

Marktgemeinde Langenzersdorf

Zahl Beil.

23. Jan. 2017

BM	BA ✓	FV
GD	PB	FG
AS	BU	AL
PR	BS	

Marktgemeinde Langenzersdorf
KG Langenzersdorf
Örtliches Raumordnungsprogramm - 11. Änderung
Örtliches Entwicklungskonzept / Flächenwidmungsplan
Erläuterungsbericht



17-00636

1 Ausgangssituation

In der Marktgemeinde Langenzersdorf steht derzeit ein Flächenwidmungsplan i.d.F. der 10p. Änderung (digitale Neudarstellung) des Flächenwidmungsplanes in Rechtskraft.

Im Zuge der ggst. 11. Änderung soll das Örtliche Raumordnungsprogramm im Bereich der „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“ abgeändert werden:

- Örtlichen Entwicklungskonzept (ÖEK): Streichung Sonderstandort und Einbindung der Fläche in die „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“
- Flächenwidmungsplan (FWP): Umwidmung „Bauland Sondergebiet-Wärmeleistung“ in „Bauland Betriebsgebiet“ mit dem Zusatz „Logistik“ und Umwidmung der „Bauland Betriebsgebiet - Aufschließungszone“ in „Bauland Betriebsgebiet“ sowie Festlegung des Zusatzes „Logistik“

Im Zuge des SUP-Screenings wurde festgestellt, dass durch die Änderung des Örtlichen Raumordnungsprogrammes keine wesentlichen negativen Umweltauswirkungen zu erwarten sind und auf die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) verzichtet werden kann.

Die Einschätzung wurde von Seiten der Umweltbehörde mit Schreiben vom 11. November 2016 bestätigt.

Zeitgleich mit der gegenständlichen Änderung des Flächenwidmungsplans wird eine Änderung des Bebauungsplans für die betroffenen Flächen zur öffentlichen Auflage gebracht (10. Änderung).

2 Überörtliche und Örtliche Planungsvorgaben

Im nördlichen Gemeindegebiet von Langenzersdorf befindet sich das sogenannte „Kraftwerk Korneuburg“. Das Kraftwerk ist ein 1958 errichtetes kalorisches Kraftwerk (Gas, Schweröl), das aus zwei Blöcken besteht, die durch die EVN bzw. den Verbund betrieben werden.

Heute ist nur noch der Block der EVN in Betrieb. Der Verbund hat seinen Kraftwerksblock im Jahr 2000 stillgelegt. Die dafür notwendigen Schweröltanks wurden dieses Jahr abgetragen.

2.1 Überörtliche Planungsvorgaben

2.1.1 NÖ Klima- und Energieprogramm 2020

Das Niederösterreichische Klima- und Energieprogramm 2020 sieht vor, dass die Entwicklung der Energieversorgung weg von fossilen Energieträgern hin zu einem nachhaltigen System mit dem Grundsatz „erneuerbar – regional – unabhängig“ geht. Daher ist das vorrangige Ziel – *„Steigern der Energieeffizienz und des Einsatzes erneuerbarer Energieträger“*.

2.1.2 NÖ Energiefahrplan 2030

Auch im NÖ Energiefahrplan 2030 werden dementsprechend drei Säulen zur Erhöhung der Unabhängigkeit, der Energieversorgungssicherheit und zum Schutz unseres Klimas definiert:

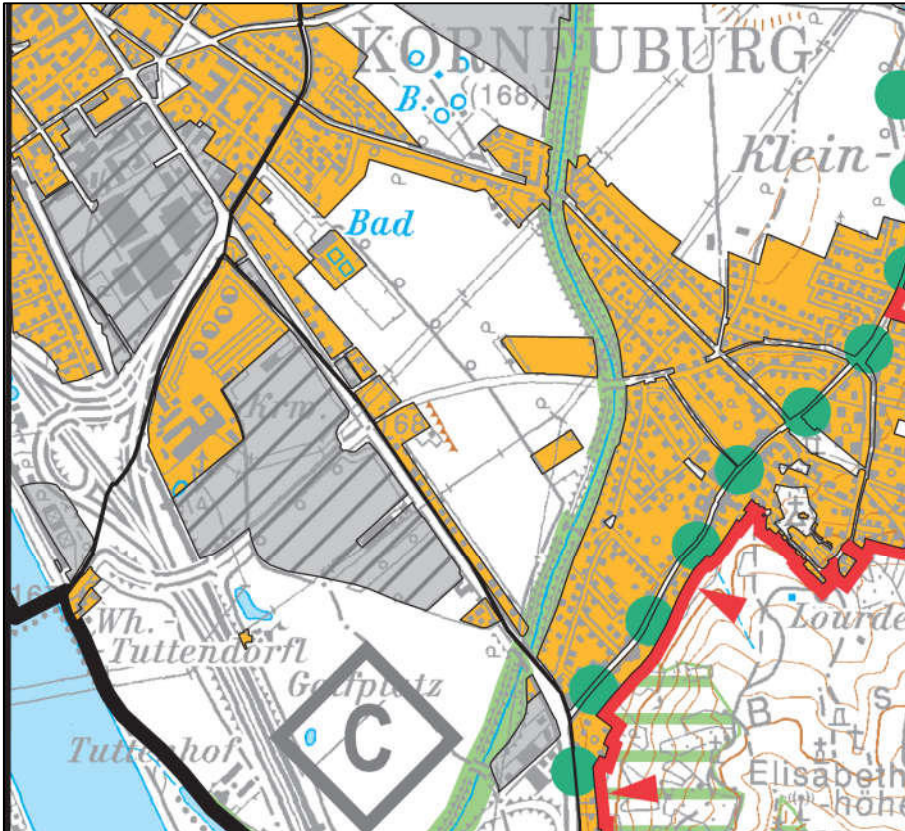
- Reduktion des Energieverbrauchs durch Effizienzsteigerungen, neue Technologien und Innovationen
- Umstieg auf erneuerbare Energieträger
- Ressourcensparender Lebensstil (Entkopplung von persönlichem Glück und Energieverbrauch)

2.1.3 Regionales Raumordnungsprogramm (RegROP) Wien Umland Nord

Gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm (RegROP) Wien Umland Nord ist das ggst. Gebiet Teil des Standortraumes „Korneuburg – Langenzersdorf“. Laut Regionalem Raumordnungsprogramm Wien Umland Nord soll sich die regionale Betriebsgebietsentwicklung auf die ausgewiesenen Standorträume konzentrieren, die sich durch folgende Eignungskriterien auszeichnen:

- gute Erreichbarkeit durch hochrangige Verkehrsträger
- gute infrastrukturelle Ausstattung sowie
- hohes wirtschaftliches Potential.

Abbildung 1: Ausschnitt RegROP – Standortraum „Korneuburg – Langenzersdorf“



Quelle: Amt der NÖ Landesregierung: Regionales Raumordnungsprogramm Wien Umland Nord, Anlage 10.

Die Festlegung der Standorträume zur Betriebsgebietsentwicklung bezieht sich auf die Widmungsarten „Bauland Betriebsgebiet“ und „Bauland Industriegebiet“, wobei der Bestand am Kundmachungsdatum der Verordnung sowie Flächen, die im Anschluss an den Bestand gewidmet werden können, umfasst sind.

2.2 Örtliche Planungsvorgaben

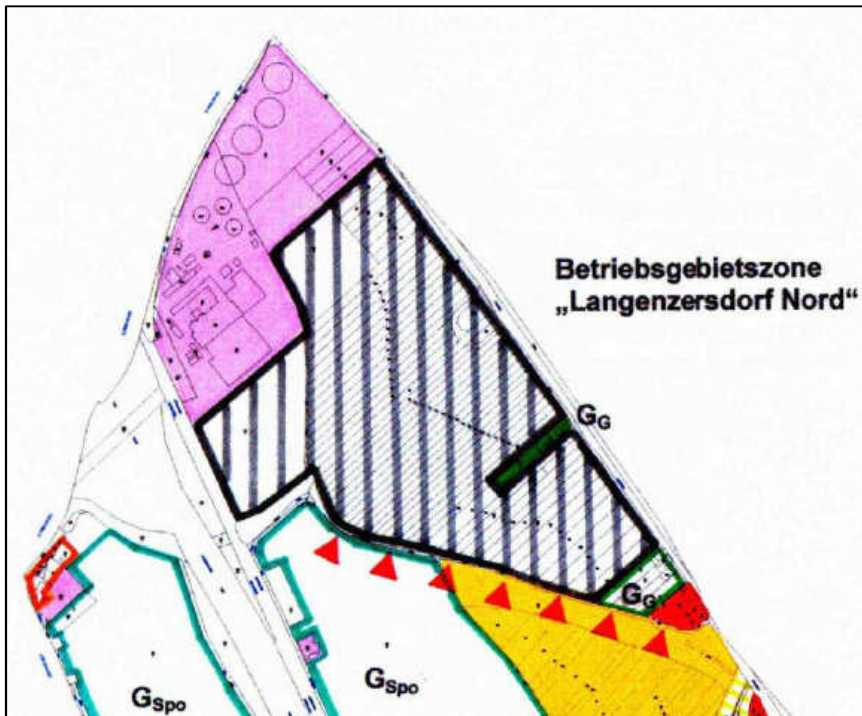
2.2.1 Örtliches Entwicklungskonzept

Im Norden des Gemeindegebietes im direkten Anschluss an die Autobahn-Anschlussstelle der A22 sind gemäß Örtlichem Entwicklungskonzept der Marktgemeinde Langenzersdorf ein „Sonderstandort“ und die „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“ festgelegt.

Der Sonderstandort deckt die als „Bauland Sondergebiet - Wärmekraftwerk“ gewidmeten Flächen ab. Für diese gilt lt. ÖEK die „Sicherung von Sondergebieten mit spezifischer Nutzungsbestimmung“.

Die daran angrenzende „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“ deckt die als „Bauland Betriebsgebiet“ gewidmeten Flächen im Norden des Gemeindegebietes ab. Für diese Betriebszonen gelten lt. ÖEK die Flächensicherung sowie die Festlegung als Flächenreserven für Betriebsnutzungen und optional Sondernutzungen.

Abbildung 2: Ausschnitt ÖEK Marktgemeinde Langenzersdorf



Quelle: Marktgemeinde Langenzersdorf: Örtliches Entwicklungskonzept, Stand nach 9p. Änderung

2.3 Zusammenfassung überörtlicher und örtlicher Planungsvorgaben

Die Änderungen am europäischen Energiemarkt führen insbesondere im thermischen Bereich zu einem Sektor weiten Wandel und Wirtschaftlichkeitsdruck. Die gegenständlichen Anlagen in der Gemeinde Langenzersdorf sind aufgrund der Änderung der Strategie und der Entwicklungen im Energiemarkt einer Änderung unterworfen. Das bestehende Kraftwerk der EVN wird daher in den nächsten Jahren vorwiegend zur Ermöglichung des Systemumbaus in Richtung erneuerbare Energie benötigt.

Derzeit wird hier primär nur noch dann Strom erzeugt, wenn zu wenig Energie aus Wind- und Sonnenkraft ins Netz eingespeist wird oder es aus technischen Gründen erforderlich ist (zum Beispiel zur Netzstabilität in Ostösterreich oder als Reservekapazität für den süddeutschen Raum). Weiteres wird die Wärme des Kraftwerks seit dem Jahr 1977 zur Speisung des Fernwärmenetzes für die Versorgung der Stadt Korneuburg genutzt.

Durch die Änderung der Zielfestlegungen zur Entwicklung der niederösterreichischen Energieversorgung (Umstieg auf erneuerbare Energieträger) und die Schließung des Kraftwerksteiles des Verbundes samt dem Rückbau der zugehörigen Nebenanlagen (Schweröltanks) ergeben sich für den Bereich des Kraftwerkes wesentlich geänderte Grundlagen für die Planungen der Marktgemeinde Langenzersdorf.

Gleichzeitig liegen durch die geänderten Inhalte des 2015 neu erlassenen Regionalen Raumordnungsprogrammes Wien Umland Nord neue Planungsgrundlagen für das Areal vor.

3 Überarbeitung des Örtlichen Raumordnungsprogrammes

Im Sinne einer vorausschauenden Planung und Gestaltung des Gemeindegebietes ist aufgrund der wesentlichen Änderungen der Grundlagen durch den nicht mehr gegebenen Bedarf an der Errichtung von großflächigen kalorischen Kraftwerken, der Stilllegung des Kraftwerkblockes des Verbundes und die dadurch entstehende Verfügbarkeit der Flächen eine Überarbeitung der Festlegungen des Örtlichen Raumordnungsprogrammes notwendig.

Die Flächen des „Kraftwerkes Korneuburg“ sind derzeit im rechtsgültigen Flächenwidmungsplan als „Bauland Sondergebiet – Wärmekraftwerk“ gewidmet. Im Süden grenzt „Bauland Betriebsgebiet“ bzw. „Bauland Betriebsgebiet – Aufschließungszone“ (BB-A°)“ an die Flächen an.

Im Örtlichen Entwicklungskonzept sind die Flächen der Nutzung und Widmung entsprechend als Sondernutzung dargestellt.

Das Areal ist eben, die bisher bestehenden baulichen Strukturen der Schweröltanks wurden abgetragen. Das Areal bindet funktional an die bestehenden Siedlungsstrukturen der Stadtgemeinde Korneuburg an. Die Flächen werden über die hochrangigen Verkehrsträger L1120, B3 und A22 erschlossen.

Anschließend an den geplanten Standort befindet sich, durch die Autobahnanschlussstelle der A22 (Korneuburg Ost) getrennt, im Gemeindegebiet Korneuburg bebautes „Bauland Industriegebiet“ und „Bauland Betriebsgebiet“. Durch eine öffentliche Verkehrsfläche getrennt befindet sich im Gemeindegebiet von Bisamberg westlich der B3 ein bereits bebautes „Bauland Industriegebiet“, sowie ein kleinräumiger Bereich „Bauland Kerngebiet“. Die im Gemeindegebiet von Langenzersdorf angrenzenden „Bauland Betriebsgebiet“ Aufschließungsflächen sind derzeit noch überwiegend unbebaut.

Abbildung 3: Orthofoto Umgebungsbereich Kraftwerksareal Langenzersdorf inkl. Betriebs- und Industriegebietswidmungen im Anschluss



Quelle: NÖ Atlas: Orthofoto, Stand 10.12.2016, generalisierte Darstellung, eigene Bearbeitung 2016.

Der gesamte Bereich befindet sich innerhalb des Standortraumes „Korneuburg – Langenzersdorf“ laut Regionalen Raumordnungsprogramm (RegROP) Wien Umland Nord. Entsprechend der Grundlagenforschung und den Analysen, die im Zuge der Erstellung des Regionalen Raumordnungsprogrammes durchgeführt wurden, wurde der Standortraum „Korneuburg – Langenzersdorf“ aufgrund der direkten Erschließung durch die A22 (Anschlussstelle Korneuburg Ost) und die Bundesstraße B3 mit einer sehr guten Erreichbarkeit, einer guten infrastrukturelle Ausstattung und einem hohen wirtschaftlichen Potenzial bewertet.

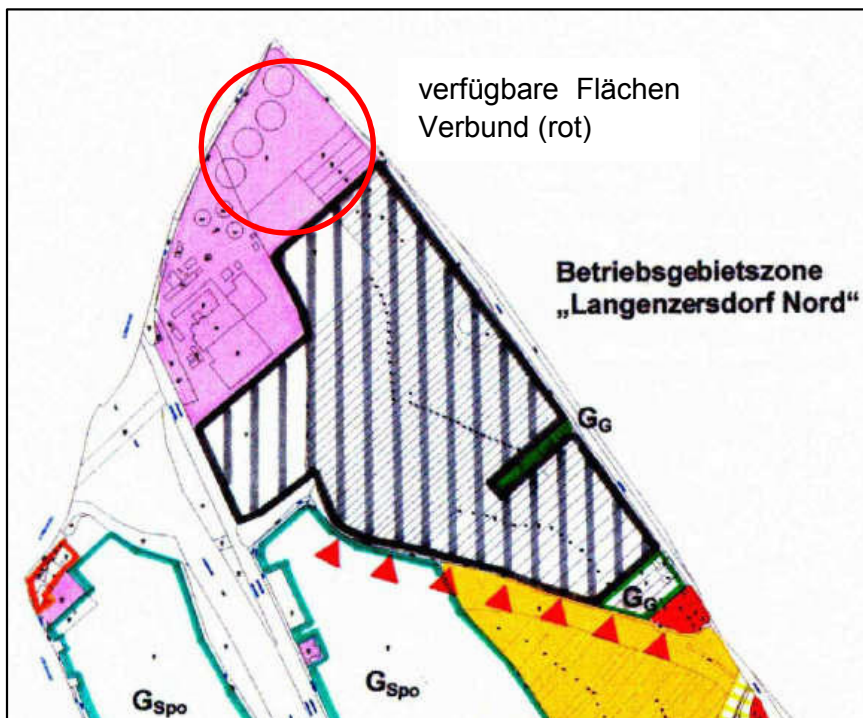
3.1 Überarbeitung Festlegungen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes (ÖEK)

3.1.1 Grundlagenforschung

Der Sonderstandort des Kraftwerkes wurde entsprechend seiner Widmung und Nutzung im ÖEK als Sondernutzung ausgewiesen. Gemäß der Eintragung auf der Legende gilt für diesen Bereich „Sicherung von Sondergebieten mit spezifischer Nutzungsbestimmung“. Im Verordnungstext sind dazu keine weiteren gesonderten Festlegungen getroffen.

Aufgrund der oben dargestellten wesentlichen Änderung der Planungsgrundlagen soll nun eine Überarbeitung der Festlegungen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes für den Bereich des vom Verbund nicht mehr benötigten Standortes vorgenommen werden.

Abbildung 4: Ausschnitt ÖEK Marktgemeinde Langenzersdorf



Quelle: Marktgemeinde Langenzersdorf: Örtliches Entwicklungskonzept, Stand nach 9p. Änderung, eigene Bearbeitung 2016.

Die Fläche liegt inmitten von gewidmeten Bauland Betriebsgebiet und Bauland Industriegebiet und befindet sich im Mittelpunkt des Standortraumes nach Regionalem Raumordnungsprogramm.

Im Bereich der Gemeinde Langenzersdorf ist im Örtlichen Entwicklungskonzept im südlichen Anschluss die „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“ ausgewiesen.

Gemäß den Festlegungen des rechtsgültigen Örtlichen Entwicklungskonzeptes gelten für die Betriebsgebietszone „Langenzersdorf Nord“ folgende Ziele und Maßnahmen:

„§ 2 Entwicklungskonzept Abs. 5 Baulandentwicklung

Ziff. 5 Längerfristige Flächenreserve Betriebsgebietsareal „Langenzersdorf Nord“.

- *Sicherung dieses Standortes für Nutzungen, welche Synergieeffekte aufgrund der Standortteigenschaften an der A22, der Nordwestbahn und im Nahbereich bestehender industrieller Nutzungen bestmöglich für sich verwenden können.*
- *Entwicklung von betrieblichen Nutzungen, die das Arbeitsplatzangebot am Wohnort erhöhen.*

§ 3 Besondere Ziele Abs. 5 Baulandentwicklung und räumlich-funktionale Gliederung des Siedlungsgebietes

Ziff. 6 Flächensicherung des Standortes „Langenzersdorf Nord“

- *Sicherung der überwiegend unerschlossenen Betriebsgebietszone im Norden des Gemeindegebietes als längerfristige Flächenreserve für betriebliche Nutzungen oder für Sondernutzungen, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht näher festgelegt werden können, im Interesse des Offenhaltens von Entwicklungsspielräumen.*

§ 4 Maßnahmen der örtlichen Raumordnung Abs. 5 Baulandentwicklung und räumlich-funktionale Gliederung des Siedlungsgebietes

Ziff. 6. Standortentwicklung „Betriebsgebietszone Nord“

- *Flächensicherung der Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord als längerfristige Reservefläche für betriebliche Nutzungen bzw. gegebenenfalls für Sondernutzungen.*
- *Festlegung von Aufschließungszonen für die nicht bzw. nur mangelhaft erschlossenen Teilflächen.“*

Die weitere Nutzung durch das Wärmekraftwerk der EVN beschränkt sich auf die südwestlichen Flächen des Sonderstandortes. Die nordöstlichen Teilflächen des Sondergebietes werden nicht mehr benötigt.

3.1.2 Geplante Änderung

Ziel der Änderung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes ist nun, unter Bedachtnahme auf die überörtlichen Zielfestlegungen des Landes NÖ und die Leitziele des NÖ Raumordnungsgesetzes, eine Nachnutzung für den nicht mehr benötigten Teilbereich des Sonderstandortes festzulegen.

Der gegenständliche Änderungsbereich liegt inmitten des Standortraumes „Korneuburg - Langenzersdorf“ nach Regionalem Raumordnungsprogramm Wiener Umland Nord.

Der Standort weist folgende Standorteignungen auf:

- sehr gute Erreichbarkeit (L1120, B3, A22),
- Anschluss an eine öffentliche Verkehrsfläche (11,5 u. 12m Breite),
- infrastrukturelle Ausstattung gegeben (Strom, Kanal, Wasser),
- Anschlussmöglichkeit an Wärmeversorgung aus dem Biomassekraftwerk und
- hohes wirtschaftliches Potenzial.

Im Sinne der Sicherung von Gebieten mit einer besonderen Standorteignung für die Ansiedlung von Betrieben und unter Beachtung des Planungsgrundsatzes der räumlichen Konzentration von gewerblichen Betriebsstätten innerhalb des Gemeindegebietes, soll nun

der nicht mehr benötigte Teilbereich des Sondersandortes für das Wärmekraftwerk in die „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“ integriert werden. Dadurch soll das Ziel verfolgt werden, dass die für die Sondernutzung nicht benötigten Flächen einer anderen betrieblichen Nutzung zugeführt werden können.

3.1.3 Änderungsanlass

Änderungsanlass für die gegenständliche Änderung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes ist eine wesentliche Änderung der Grundlagen, die sich durch den geänderten Bedarf an Flächen für den Standort „Kraftwerk Korneuburg“ und die Schließung des Kraftwerkblockes des Verbundes ergibt.

Einen weiteren Änderungsanlass bildet das geänderte Regionale Raumordnungsprogramm Wien Umland Nord, das den gesamten Bereich um den Knoten Korneuburg Ost mit seinen bestehenden Betriebsstrukturen als Standortraum für die regionale Betriebsgebietsentwicklung definiert.

3.1.4 Ziel

Ziel der gegenständlichen Änderung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes ist es, die Zielsetzung des Regionalen Raumordnungsprogrammes Wien Umland Nord in den Standorträumen die bestmögliche Nutzung der hochwertigen Standortqualitäten und -potentiale für Bauland-Betriebs- und Industriegebiet zu sichern, umzusetzen.

Ziel der Gemeinde Langenzersdorf gemäß bereits rechtskräftigem ÖEK ist die Sicherung dieses Standortes für Nutzungen, welche Synergieeffekte aufgrund der Standorteigenschaften an der A22, der Nordwestbahn und im Nahbereich bestehender industrieller Nutzungen bestmöglich für sich verwenden können.

Dementsprechend sollen durch die Änderung des ÖEK Gebiete mit einer besonderen Standorteignung für die Ansiedlung von Betrieben und die räumliche Konzentration von Gewerbestandorten im Gemeindegebiet von Langenzersdorf gesichert werden.

3.1.5 Maßnahme

Ein Teilbereich des ausgewiesenen „Sonderstandortes“ für das Kraftwerk Korneuburg wird von „Sonderstandort“ in „Betriebsgebietszone Langenzersdorf – Nord“ abgeändert.

3.2 Überarbeitung Festlegungen Flächenwidmungsplan - Festlegung von Bauland-Betriebsgebiet - Logistik (FWP)

3.2.1 Grundlagenforschung

Die Flächen des „Kraftwerks Korneuburg“ im Norden des Gemeindegebietes von Langenzersdorf sind im rechtsgültigen Flächenwidmungsplan als „Bauland Sondergebiet-Wärme-kraftwerk (BS-WKW)“ gewidmet. Der Bereich liegt im unmittelbaren Nahbereich zur Gemeindegrenze der Stadtgemeinde Korneuburg und zur Marktgemeinde Bisamberg. Die südlich daran angrenzenden Flächen in Langenzersdorf sind als „Bauland Betriebsgebiet-Aufschließungszone“ (BB-A°) bzw. „Bauland Betriebsgebiet (BB)“ gewidmet. Im Gemeindeggebiet von Bisamberg befindet sich, getrennt durch eine öffentliche Verkehrsfläche, „Bauland Industriegebiet“ und „Bauland Kerngebiet“.

Die Nutzung des Wärmekraftwerkes wird sich künftig auf die südwestlichen Flächen des derzeit als Sondergebiet gewidmeten Baulandes beschränken. Dementsprechend sind die gegenständlichen Flächen derzeit ungenutzt und können für eine neue Nutzung mobilisiert werden.

Im Zuge einer Änderung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes soll daher, wie oben dargestellt, die nordöstliche Fläche des Sonderstandortes in die „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“ einbezogen werden.

Ziele der Marktgemeinde Langenzersdorf für die Flächen der „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“ sind:

„§ 2 Entwicklungskonzept Abs. 5 Baulandentwicklung

Ziff. 5 Längerfristige Flächenreserve Betriebsgebietsareal „Langenzersdorf Nord“.

- *Sicherung dieses Standortes für Nutzungen, welche Synergieeffekte aufgrund der Standortigenschaften an der A22, der Nordwestbahn und im Nahbereich bestehender industrieller Nutzungen bestmöglich für sich verwenden können.*
- *Entwicklung von betrieblichen Nutzungen, die das Arbeitsplatzangebot am Wohnort erhöhen.*

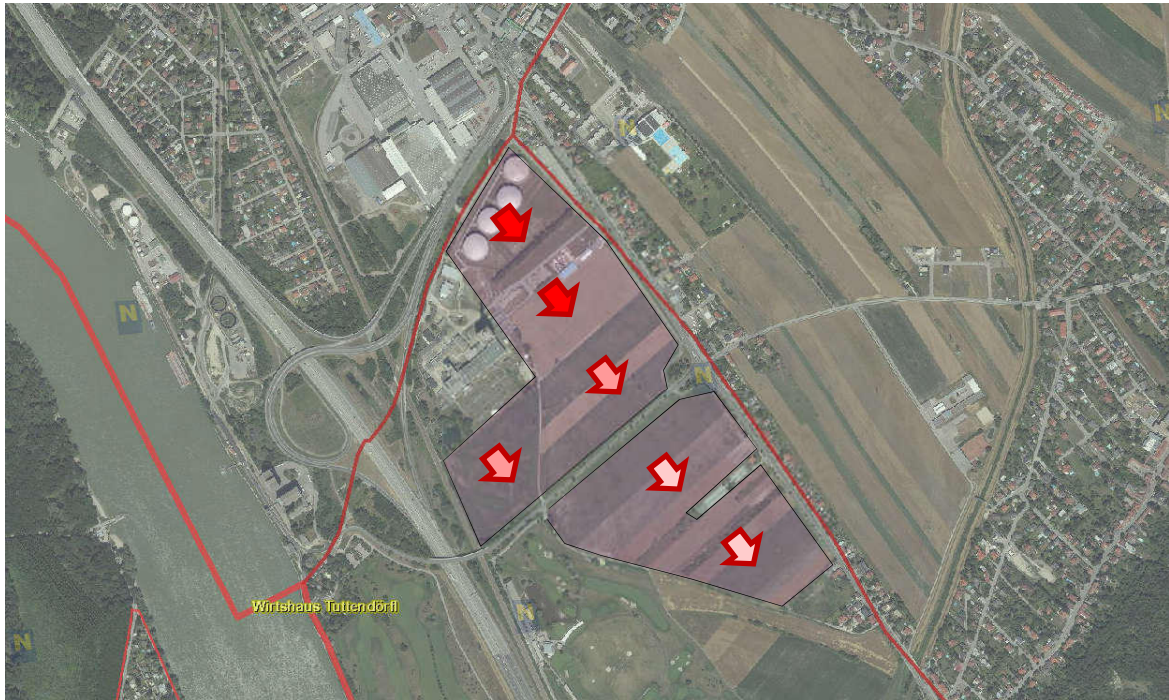
§ 3 Besondere Ziele Abs. 5 Baulandentwicklung und räumlich-funktionale Gliederung des Siedlungsgebietes

Ziff. 6 Flächensicherung des Standortes „Langenzersdorf Nord“

- *Sicherung der überwiegend unerschlossenen Betriebsgebietszone im Norden des Gemeindegebietes als längerfristige Flächenreserve für betriebliche Nutzungen oder für Sondernutzungen, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht näher festgelegt werden können, im Interesse des Offenhaltens von Entwicklungsspielräumen.“*

Die Entwicklung der „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“ soll nun in einer gesteuerten, **stufenweisen Entwicklung** von den bestehenden bebauten Strukturen im Norden nach Süden erfolgen. Dadurch soll eine geordnete, geschlossene und wirtschaftliche Verwertung der Betriebsgebietsstrukturen gesichert werden.

Abbildung 5: stufenweise Entwicklung Betriebsgebietszone „Langenzersdorf Nord“



Quelle: NÖ Atlas: Orthofoto, Stand 15.12.2016, eigene Bearbeitung 2016.

3.2.2 Verfügbarkeit/Mobilisierung

Aufgrund der wesentlich geänderten Grundlagen der Schließung des Kraftwerkblockes des Verbundes und der damit einhergehenden Verfügbarkeit von Baulandgrundstücken für eine neue Nutzung, wurde in der Folge gemäß den Zielfestlegungen des Regionalen Raumordnungsprogrammes Wien Umland Nord auch die Verfügbarkeit der daran angrenzenden Flächen im „Bauland Betriebsgebiet“ und innerhalb der „Bauland Betriebsgebiet-Aufschließungszone“ (BB-A°) geprüft.

Für eine erste sinnvolle Verwertungsstufe der „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“ konnten dabei Flächen im Ausmaß von rund 100.000 m² für eine Nutzung mobilisiert werden.

Abbildung 6: Verfügbarkeit/Mobilisierung der Flächen



Quelle: NÖ Atlas: Orthofoto, Stand 10.12.2016, eigene Bearbeitung 2016.

3.2.3 Geplante Änderung

Da eine konkrete Nutzung der Flächen im Zuge der Erstellung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes im Jahr 2002 inhaltlich noch nicht absehbar war, wurde in den Zielfestlegungen definiert, dass die Flächen der „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“ für betriebliche Nutzungen, welche z. Bsp. die Synergieeffekte aufgrund der Standorteigenschaften an der A22 nutzen bzw. Sondernutzungen darstellen, genutzt werden sollen. Weiters wurde definiert, dass die betrieblichen Nutzungen das Arbeitsplatzangebot am Wohnort erhöhen sollen.

Für die mobilisierten Baulandflächen besteht daher nun die Möglichkeit, diese im Sinne der Zielfestlegungen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes in einer ersten Stufe zu verwerten.

Die betroffenen Grundstücke sind weitgehend eben und weisen eine zusammenhängende Fläche im Ausmaß von rund 100.000 m² auf. Der verfügbare Baulandbereich weist durch den direkten Anschluss an das hochrangige Straßennetz L1120, B3 und A22 (Autobahnananschluss Korneuburg Ost) eine besondere Eignung für Betriebe, welche diese Standorteigenschaften suchen, auf.

Im Zuge der gegenständlichen Änderung des Flächenwidmungsplanes sollen daher folgende Änderungen vorgenommen werden:

- Es soll im Sinne einer effizienten, geordneten Entwicklung des Gemeindegebietes und aufbauend auf die Zielfestlegungen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes und des regionalen Raumordnungsprogrammes das gesamte für die erste Entwicklungsstufe verfügbare Bauland („Bauland Sondergebiet-Wärmeleistung“, „Bauland

Betriebsgebiet“ und „Bauland Betriebsgebiet Aufschließungszone“ in „Bauland Betriebsgebiet“ (BB) umgewidmet werden. Das Flächenausmaß der Umwidmungsfäche beträgt rund 10 ha.

- Aufgrund der Größe und der Standorteignung der verfügbaren Flächen, kann ein konkretes Projekt auf der Standortfläche umgesetzt werden, das einen großen Flächenbedarf im Bauland erfordert. Konkret ist die Errichtung des Paketverteilzentrums der Österreichischen Post AG geplant. Dieses umfasst ein Verteilzentrum auf einer Gesamtfläche von rund 6,5 ha, samt Verteilerhalle und Bürogebäude sowie Nebenflächen. Weiters ist die Errichtung eines Fulfillment-Center (Komplex zur Lagerung, Kommissionierung und Versand von Handelswaren) in Form einer weiteren Halle samt Nebenflächen auf einer Fläche von rund 2,5 ha geplant. Eine entsprechende Aufteilung des Areals ist dem Lageplan in der Anlage zu entnehmen. Auf Basis der Zielfestlegungen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes, soll der Standort für die konkrete Sondernutzung eines Paketverteilzentrums gesichert werden. Um die Rahmenbedingungen für die Nutzung der Fläche als Paketverteilzentrum klar zu definieren, soll das „Bauland Betriebsgebiet“ (BB) durch die Zusatzbezeichnung „Logistik“ (LO) auf diese spezielle Sondernutzung beschränkt werden. Für die Konkretisierung der Zusatzbezeichnung soll dabei folgende Definition in den Verordnungstext des Örtlichen Raumordnungsprogrammes aufgenommen werden: *„LOGISTIK (dies beinhaltet die Beschaffungs-, Lager-, Produktions-, Transport-, Distributions- und Speziallogistik samt Retourenabwicklung und Aufbereitung von Handelsware sowie damit zusammenhängende und unterstützende Aktivitäten in der Kunden-Wertschöpfungs- und Lieferkette, insbesondere auch Scan- und Druckdienstleistungen)“*
- Die Randbereiche zu der öffentlichen Verkehrsfläche im Norden und Osten, die teilweise als Versickerungsflächen genutzt werden, sollen in einer Breite von mind. 3 m als „Grünland Grüngürtel - Retention“ (Ggü-RET) gewidmet werden.
- Weiters soll die öffentliche Verkehrsfläche der Haupterschließungsstraße der „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“, soweit dies bisher im Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan noch nicht vorgesehen war geringfügig auf eine Breite von 11,5 m verbreitert werden. Diese Verbreiterung soll der langfristigen Flächensicherung für die Errichtung einer gesonderten Radwegverbindung von Korneuburg Richtung Langenzersdorf dienen.

3.2.3.1 Standortwahl / Alternativen

Die Entwicklung des Standortes ergibt sich im Wesentlichen durch die geänderten Rahmenbedingungen des Kraftwerkstandortes Korneuburg und die Verfügbarkeit der Flächen. Die Standortwahl für das Paketverteilzentrum wurde auf Basis des relevanten Zustellgebietes im nördlichen Wiener Umland und im Norden Wiens getroffen.

Gerade aufgrund der Größe der benötigten Fläche ist die Zahl der Alternativen gering. Geeignete, verfügbare Flächen in einer entsprechenden Größe und Struktur im bereits gewidmeten Bauland sind nicht vorhanden.

Die wesentlichen Standortkriterien sind

- ausreichend große zusammenhängende Fläche (100.000 m²),
- geeignete Bodenverhältnisse (keine Gefährdungen etc.),
- direkter Anschluss an das hochrangige Straßennetz,
- Nähe zum Großraum Wien, um auch nachhaltige Themen (effiziente E-Mobilität etc.) sicherstellen zu können.

Bei dem gegenständlichen Änderungsbereich handelt es sich um bereits gewidmete Baulandflächen, die bereits vollständig aufgeschlossen sind und innerhalb des bereits gewidmeten Baulandbereiches liegen. Eine mangelnde Baulandeignung gemäß § 15 (3,5) NÖ ROG 2014 liegt nicht vor.

3.2.3.2 Freigabebestimmungen für die BB-A° Flächen

Ein Teilbereich der Umwidmungsfläche ist derzeit als „Bauland Betriebsgebiet-Aufschließungszone“ gewidmet. Gemäß Verordnung zum Örtlichen Raumordnungsprogramm gelten für diese Flächen folgende Freigabebestimmungen:

„Für jene Baulandbereiche, die in der Plandarstellung des Flächenwidmungsplanes gemäß §5 dieser Verordnung als „Bauland Betriebsgebiet-Aufschließungszone“ (BB-A°) festgelegt sind gelten folgende Freigabebedingungen:

1. *Vorliegen eines von der Gemeinde angenommenen Parzellierungskonzeptes bzw. eines Bebauungskonzeptes sowie entsprechender Ergänzung des Bebauungsplanes;*
2. *Vorhandensein oder bereits erfolgte Inangriffnahme der Errichtung der notwendigen technischen Infrastruktur (Wasser, Kanal);*
3. *Sicherstellung der inneren Verkehrserschließung gemäß §71 bzw. §11 Abs. 2 Z. 1 lit. C NÖ BO 1996 idgF.“*

Im Zuge der gegenständlichen Änderung des Flächenwidmungsplanes soll eine Umwidmung eines Teilbereiches der oben genannten Aufschließungszone in „Bauland Betriebsgebiet - Logistik“ erfolgen. Im Folgenden soll bezüglich der einzelnen definierten Freigabebedingungen dokumentiert werden, dass diese sinngemäß erfüllt sind bzw. aufgrund der oben dargestellten geänderten Planungsgrundlagen eine Umwidmung der Flächen in Bauland Betriebsgebiet erfolgen kann:

ad 1) Die betroffenen Grundstücke werden einer gemeinsamen Nutzung nach einem Gesamtprojekt zugeführt, weshalb für die Fläche kein gesondertes kleinteiliges Parzellierungskonzept notwendig ist. Das neu gebildete Areal grenzt an die gewidmete und bestehende öffentliche Verkehrsfläche. Für die Ergänzung des Bebauungsplanes wird parallel zum gegenständlichen Änderungsverfahren auf Basis eines Bebauungskonzeptes eine Änderung des Bebauungsplanes durchgeführt und gleichzeitig beschlossen - siehe 10. Änderung Bebauungsplan.

ad 2) Für das Areal besteht im Norden im Bereich des Kraftwerks im direkten Nahbereich zum geplanten Standort eine Anschlussmöglichkeit an die notwendige technische Infrastruktur (Kanal und Wasser). Die Versorgung des Gesamtareals mit einer ordnungsgemäßen Wasserversorgung und Abwasserentsorgung ist technisch möglich.

Die gesonderte Planung eines internen Kanal- und Wasserversorgungssystems ist aufgrund der gemeinsamen Nutzung des Areals in Form eines Gesamtprojektes nicht notwendig.

ad 3) Da das gesamte Areal einer einheitlichen Nutzung zugeführt wird, ist die Sicherstellung einer zusätzlichen inneren Verkehrserschließung des Areals nicht notwendig. Das neue Betriebsgrundstück grenzt an die öffentliche Verkehrsfläche, die gemäß §32 NÖ ROG 2014 (ehem. §71 NÖ BO 1996) eine Breite von 12 m aufweist und somit einer Sammel- und Geschäftsstraße entspricht. Da die Fläche an eine öffentliche Verkehrsfläche direkt angrenzt ist der §11 Abs. 2 Z1 lit. C NÖ BO 2014 (ehem. NÖ BO 1996) Fahr- und Leitungsrecht in diesem Fall nicht relevant.

Die noch nicht freigegebene Restfläche der Aufschließungszone BB-A° wird nicht berührt. Die Möglichkeit einer weiteren Teilung, internen Erschließung und Freigabe der verbleibenden Aufschließungszoen bei Vorliegen eines Bedarfs bleibt jedenfalls gewahrt. Die gegenständliche Umwidmung steht somit nicht im Widerspruch zur Freigabe der Restflächen der Aufschließungszone.

3.2.3.3 Verkehrserschließung

Die Verkehrserschließung des neu gewidmeten Areals erfolgt direkt über die bestehende Haupteerschließungsstraße „Am Kraftwerk“ der „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“, die am östlichen Rand der Betriebsgebietsfläche verläuft. Die Widmung und Errichtung von zusätzlichen öffentlichen Verkehrsflächen bzw. inneren Erschließungsstraßen ist nicht notwendig. Da das gesamte Areal einer gemeinsamen Nutzung mit nur einer Zu- und Abfahrt zugeführt wird, ist ein Anschluss an das öffentliche Gut gegeben.

Die Verkehrsabwicklung erfolgt von der Straße „Am Kraftwerk“ in die L 1120 und in weiterer Folge direkt ins hochrangige Straßennetz der B 3 und in der Folge über die Anschlussstelle Korneuburg Ost auf die A22.

Durch die gegenständliche Umwidmung von „Bauland Sondergebiet-Wärmekraftwerk“ in „Bauland Betriebsgebiet-Logistik“ ergeben sich keine wesentlichen Änderungen des potentiellen Verkehrsaufkommens. Bei einer Verwertung der derzeit ungenutzten Flächen des „Bauland Sondergebiet - Wärmekraftwerk“ im Sinne der rechtsgültigen Flächenwidmung wäre die Errichtung einer neuen Anlage zulässig, die eine tägliche Zulieferung von Brennstoffen per LKW bedingt. Dementsprechend ergeben sich durch die geplante Umwidmung des Bauland Sondergebietes keine maßgeblichen Veränderungen bezüglich des potentiellen Verkehrsaufkommens.

Zum Nachweis der reibungslosen Abwicklung des Verkehrs wurde von der Österreichischen Post AG für das geplante Paketverteilzentrum eine Verkehrsuntersuchung erstellt, in welcher der verkehrstechnische Nachweis geführt wird, dass der durch das Projekt erzeugte Verkehr an den für die Verkehrsabwicklung maßgeblichen Kreuzungen mit einer guten Verkehrsqualität ohne negative Auswirkungen auf die Abbiegerelationen und die Staulängen abgewickelt werden kann. Details können der Verkehrsuntersuchung in der Anlage entnommen werden (siehe Anlage).

Die in der Verkehrsuntersuchung angesprochene Verbreiterung der Fahrbahn im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche der Gemeinde (Einmündung Straße „Am Kraftwerk“ auf die L1120) ist entsprechend einer bereits in Vorbereitung befindlichen Planung der Gemeinde innerhalb des öffentlichen Gutes der Gemeinde möglich.

3.2.3.4 Emissionen

Bei der Widmung „Bauland Sondergebiet-Wärmekraftwerk“ handelt es sich um ein Bauland Sondergebiet ohne Schutzanspruch. Für diese Widmungsart bestehen gemäß den Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes bezüglich der zulässigen Emissionen keine Einschränkungen. Bei einer Verwertung der derzeit ungenutzten Flächen des „Bauland Sondergebiet - Wärmekraftwerk“ im Sinne der rechtsgültigen Flächenwidmung wäre die Errichtung einer Anlage zulässig, die eine tägliche Zulieferung von Brennstoffen per LKW und der definierten Widmungsart entsprechende Emissionen aufweist.

Durch die Umwidmung von „Bauland Sondergebiet-Wärmekraftwerk“ in „Bauland Betriebsgebiet-Logistik“ wird, in Anpassung an die angrenzende Widmungsart in Langenzersdorf, ein strengeres Schutzniveau als in der bisher rechtsgültigen Widmungsart festgelegt.

Das gegenständliche Umwidmungsareal samt den umgebenden Flächen liegt weiters in einem vorbelasteten Raum, aufgrund der Emissionen von A22, Bahn und B3, sowie der umgebenden Nutzungen.

Die konkreten projektbezogenen Auswirkungen des geplanten Paketverteilzentrums der Österreichischen Post AG samt allfälliger Auflagen sind im Zuge eines projektbezogenen Bewilligungsverfahrens abzuhandeln.

3.2.3.5 Regionales Raumordnungsprogramm (RegROP) Wien Umland Nord

Die geplante Änderung entspricht den Zielfestlegungen zum Regionalen Raumordnungsprogramm (RegROP) Wien Umland Nord. Die von der Widmungsänderung betroffenen Flächen liegen in einem Standortraum für die regionale Betriebsgebietsentwicklung (Standortraum C: Korneuburg - Langenzersdorf). Gemäß § 5 (1) Zi. 2 der Verordnung zum RegROP hat sich die regionale Betriebsgebietsentwicklung auf die definierten Standorträume zu konzentrieren. In diesen Standorträumen ist die Widmung von Bauland Betriebs- und Industriegebiet im Anschluss an den Bestand dann zulässig, wenn die Maßnahmen zur Mobilisierung der gewidmeten Reserven dieser Widmungsarten oder die Reserven selbst ausgeschöpft sind.

Aufgrund der Lage der umzuwidmenden Fläche in einem Standortraum für die regionale Betriebsgebietsentwicklung ist eine Konformität mit den Bestimmungen des RegROP gegeben. Ziel der Gemeinde ist eine stufenweise Entwicklung des Betriebsgebiets von Norden aus. Dadurch soll zur Vermeidung einer Fehlentwicklung eine geschlossene Siedlungsstruktur geschaffen und Baulandlücken verhindert werden.

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich weiters insofern um einen Sonderfall, als Reserverflächen in der benötigten Dimension und Struktur in der „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“ nicht bestehen, da die Flächen in der anschließenden Aufschließungszone

teilweise durch die bestehenden 110kV Leitungen in ihrer Nutzung (Gebäudehöhe) beschränkt sind und nicht zum Verkauf zur Verfügung stehen. In Bezug auf die geforderte Mobilisierung und Verwertung der bestehenden Reserven im Betriebsbauland ist daher insgesamt festzustellen, dass im Zuge der gegenständlichen Umwidmung entsprechend den Bestimmungen des Regionalen Raumordnungsprogrammes großflächige Baulandreserven mobilisiert werden können.

Die anschließende „Bauland Betriebsgebiet - Aufschließungszone“ soll in der Folge für die Ansiedlung von Betrieben in einer weiteren Entwicklungsstufe mobilisiert und genutzt werden. Diesen Umstand berücksichtigend ist zur Vermeidung von Entwicklungsdefiziten die Umwidmung in Betriebsgebiet raumordnungsfachlich zielführend.

Andere Festlegungen des RegROP werden von der Widmungsänderung nicht berührt.

3.2.3.6 Geplante Änderung Bebauungsplan

Die genaue bauliche Nutzung der Fläche wird durch Festlegungen im Bebauungsplan, der in einem parallelen Verfahren gleichzeitig mit der gegenständlichen Änderung des Örtlichen Raumordnungsprogrammes abgeändert wird geregelt.

Es werden folgende wesentliche Festlegungen getroffen (siehe auch Entwurfsunterlagen zur 10. Änderung Bebauungsplan):

- Maximale Gebäudehöhe
- Straßenfluchtlinie
- Baufluchtlinien
- Bebauungsdichte
- Bebauungsweise
- Ein- und Ausfahrtsverbot

3.2.4 Änderungsanlass

Änderungsanlass für die gegenständliche Änderung des Flächenwidmungsplanes ist eine wesentliche Änderung der Grundlagen, die sich durch den geänderten Bedarf an Flächen für den Standort „Kraftwerk Korneuburg“ und die Schließung des Kraftwerkblockes des Verbundes ergibt.

Einen weiteren Änderungsanlass bildet die Umsetzung der Ziele des Örtlichen Entwicklungskonzeptes für die „Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord“, die wie folgt lauten:

§ 2 Entwicklungskonzept Abs. 5 Baulandentwicklung

Ziff. 5 Längerfristige Flächenreserve Betriebsgebietsareal „Langenzersdorf Nord“.

- *Sicherung dieses Standortes für Nutzungen, welche Synergieeffekte aufgrund der Standortteigenschaften an der A22, der Nordwestbahn und im Nahbereich bestehender industrieller Nutzungen bestmöglich für sich verwenden können.*
- *Entwicklung von betrieblichen Nutzungen, die das Arbeitsplatzangebot am Wohnort erhöhen.*

§ 3 Besondere Ziele Abs. 5 Baulandentwicklung und räumlich-funktionale Gliederung des Siedlungsgebietes

Ziff. 6 Flächensicherung des Standortes „Langenzersdorf Nord“

- *Sicherung der überwiegend unerschlossenen Betriebsgebietszone im Norden des Gemeindegebietes als längerfristige Flächenreserve für betriebliche Nutzungen oder für Sondernutzungen, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht näher festgelegt werden können, im Interesse des Offenhaltens von Entwicklungsspielräumen.*

§ 4 Maßnahmen der örtlichen Raumordnung Abs. 5 Baulandentwicklung und räumlich-funktionale Gliederung des Siedlungsgebietes

Ziff. 6. Standortentwicklung „Betriebsgebietszone Nord“

- *Flächensicherung der Betriebsgebietszone Langenzersdorf Nord als längerfristige Reservefläche für betriebliche Nutzungen bzw. gegebenenfalls für Sondernutzungen.*
- *Festlegung von Aufschließungszonen für die nicht bzw. nur mangelhaft erschlossenen Teilflächen.*

Im Sinne des Entwicklungskonzeptes und des Regionalen Raumordnungsprogrammes sollen die mobilisierten Flächenreserven für eine betriebliche Sondernutzung verwendet werden. Die beabsichtigte Nutzung des Areals durch die Österreichische Post AG deckt sich somit, wie die Grundlagenforschung zeigt, mit den Entwicklungsabsichten der Marktgemeinde Langenzersdorf und den im Regionalen Raumordnungsprogramm dokumentierten überörtlichen Interessen.

3.2.5 Ziel

Ziel der gegenständlichen Änderung des Flächenwidmungsplanes ist die Umsetzung der oben genannten Zielsetzungen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes und der Zielsetzungen zum Standortraum des Regionalen Raumordnungsprogrammes Wien Umland Nord, in den Standorträumen die bestmögliche Nutzung der hochwertigen Standortqualitäten und -potentiale für Bauland-Betriebs- und Industriegebiet zu sichern.

Ziel der Gemeinde Langenzersdorf ist gemäß den Planungszielen des NÖ Raumordnungsgesetzes die Sicherung von Gebieten mit einer besonderen Standorteignung für die Ansiedlung von Betrieben, die räumliche Konzentration von Gewerbestandorten im Gemeindegebiet von Langenzersdorf und die Entwicklung des Betriebsgebietes unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse in der Form, dass geschlossene und wirtschaftlich erschließbare Ortsbereiche entstehen. Die Entwicklung und Ausweisung der Betriebsgebietsflächen von Norden nach Süden dient dabei zur Vermeidung von erkennbaren Fehlentwicklungen oder Entwicklungsdefiziten.

3.2.6 Maßnahme

Die Grundstücke Nr. 316/1, 317, 318, 319/1, 319/2, 322/1, KG Langenzersdorf, werden teilweise von derzeit „Bauland Sondergebiet-Wärmeleistung“ in „Bauland Betriebsgebiet – Logistik“ (BB-LO) umgewidmet.

Die als „Bauland Betriebsgebiet-Aufschließungszone“ (BB-A°) gewidmeten Grundstücksteile Nr. 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315 und 316/1, KG Langenzersdorf, werden teilweise in „Bauland Betriebsgebiet – Logistik (BB-LO)“ umgewidmet.

Auf dem Grundstück Nr. 316/2, KG Langenzersdorf, wird für das Bauland Betriebsgebiet der Zusatz „Logistik“ festgelegt und teilweise die Widmung „Grünland Grüngürtel – Retention (Ggü-RET)“ bzw. „öffentliche Verkehrsfläche (Vö)“ festgelegt.

Die als „Bauland Sondergebiet-Wärmekraftwerk (BS-WKW)“ gewidmeten Grundstücke Nr. 317, 318, 319/1, 319/2, 322/1 und die als „Bauland Betriebsgebiet-Aufschließungszone° (BB-A°)“ gewidmeten Grundstücksteile Nr. 313, 314, 315, KG Langenzersdorf werden teilweise in „Grünland Grüngürtel - Retention (Ggü-RET)“ umgewidmet.

Die als „Bauland Sondergebiet-Wärmekraftwerk (BS-WKW)“ gewidmeten Grundstücke Nr. 317, 318, 319/1, 319/2, 322/1 1 KG Langenzersdorf, werden teilweise von derzeit „Bauland Sondergebiet-Wärmekraftwerk (BS-WKW)“ in „öffentliche Verkehrsfläche (Vö)“ umgewidmet.

Im Verordnungstext zum Örtlichen Raumordnungsprogramm wird im §4 Maßnahmen zur Örtlichen Raumplanung im Absatz 5 Baulandentwicklung und räumlich-funktionale Gliederung des Siedlungsgebietes die Ziffer 8 ergänzt:

8. Bauland Betriebsgebiet (BB) mit der Zusatzbezeichnung Logistik (LO).

Gemäß § 16 Abs.5 NÖ ROG 2014 wird für die in der Plandarstellung des Flächenwidmungsplanes mit der Zusatzbezeichnung „LO“ (Logistik) versehenen Bauland Betriebsgebietsflächen folgende Definition festgelegt:

- LOGISTIK - dies beinhaltet die Beschaffungs-, Lager-, Produktions-, Transport-, Distributions- und Speziallogistik samt Retourenabwicklung und Aufbereitung von Handelsware sowie damit zusammenhängende und unterstützende Aktivitäten in der Kunden-Wertschöpfungs- und Lieferkette, insbesondere auch Scan- und Druckdienstleistungen.

4 Rechtliche Vorgaben gemäß NÖ Raumordnungsgesetz

4.1 Änderungsanlass

Der Flächenwidmungsplan der Marktgemeinde Langenzersdorf wird gemäß den folgenden Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 (NÖ ROG 2014) i.d.g.F. abgeändert (Änderungsanlass):

§ 25 (1) NÖ ROG 2014

Ein örtliches Raumordnungsprogramm darf nur abgeändert werden:

- **wegen eines rechtswirksamen Raumordnungsprogrammes des Landes oder anderer rechtswirksamer überörtlicher Planungen,**
- **wegen wesentlicher Änderung der Grundlagen,**
- *wegen Löschung des Vorbehaltes,*
- *wenn sich aus Anlass der Erlassung oder Abänderung des Bebauungsplanes eine Unschärfe des örtlichen Raumordnungsprogrammes zeigt, die klargestellt werden muß,*
- **wenn dies zur Verwirklichung der Ziele des Entwicklungskonzeptes dient,**
- *wenn im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer Bauland in Grünland umgewidmet werden soll, wobei die geschlossene Siedlungsentwicklung nicht beeinträchtigt und die Ausnützung günstiger Lagevorteile nicht behindert wird,*
- **wenn dies zur Vermeidung von erkennbaren Fehlentwicklungen oder Entwicklungsdefiziten dient.**

4.2 Planungsrichtlinien und Leitziele

Die geplante Änderung des Flächenwidmungsplans entspricht folgenden Planungsrichtlinien des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 (NÖ ROG 2014) i.d.g.F.:

§ 14 (2) NÖ ROG 2014:

Bei der Erstellung von Flächenwidmungsplänen ist unter Berücksichtigung der überörtlichen Planungen auf folgende Planungsrichtlinien Bedacht zu nehmen:

- *Die Inanspruchnahme des Bodens für bauliche Nutzungen aller Art ist auf ein unbedingt erforderliches Ausmaß zu begrenzen.*
- *Flächen mit einer besonderen Eignung als Standorte für industrielle oder gewerbliche Betriebsstätten sind, soweit nicht andere Ziele Vorrang haben, für diese Nutzung sicherzustellen.*
- *Betriebsgebiete und Industriegebiete sind so festzulegen, dass größtmögliche räumliche Konzentrationen innerhalb des Gemeindegebietes erreicht werden.*

Bei der gegenständlichen Änderung des Flächenwidmungsplans wurden folgende Leitziele des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 (NÖ ROG 2014) i.d.g.F. berücksichtigt:

§1 (2) NÖ ROG 2014:

1. Generelle Leitziele:

- a) *Vorrang der überörtlichen Interessen vor den örtlichen Interessen. Berücksichtigung der örtlichen Interessen bei überörtlichen Maßnahmen. Abstimmung der Ordnung benachbarter Räume (grenzüberschreitende Raumordnung).*
- b) *Ausrichtung der Maßnahmen der Raumordnung auf*
 - *schonende Verwendung natürlicher Ressourcen*
 - *Sicherung mineralischer Rohstoffvorkommen*
 - *nachhaltige Nutzbarkeit*
 - *sparsame Verwendung von Energie, insbesondere von nicht erneuerbaren Energiequellen*
 - *wirtschaftlichen Einsatz von öffentlichen Mitteln.*
- c) *Ordnung der einzelnen Nutzungen in der Art, dass*
 - *gegenseitige Störungen vermieden werden,*
 - *sie jenen Standorten zugeordnet werden, die dafür die besten Eignungen besitzen.*
- d) *Sicherung von Gebieten mit besonderen Standorteignungen für deren jeweiligen Zweck und Freihaltung dieser Gebiete von wesentlichen Beeinträchtigungen.*

3. Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung:

- a) *Planung der Siedlungsentwicklung innerhalb von oder im unmittelbaren Anschluss an Ortsbereiche.*
- b) *Anstreben einer möglichst flächensparenden verdichteten Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, sowie Bedachtnahme auf die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel und den verstärkten Einsatz von Alternativenenergien.*
- d) *Klare Abgrenzung von Ortsbereichen gegenüber der freien Landschaft.*
- e) *Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Wasserversorgung und einer ordnungsgemäßen Abwasserentsorgung.*
- f) *Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Wirtschaft (Land- und Forstwirtschaft, Gewerbe, Industrie, Dienstleistungen). Sicherung von bestehenden Betriebsstandorten und Gebieten mit einer besonderen Standorteignung für die Ansiedlung von Betrieben sowie von Gebieten mit Vorkommen mineralischer Rohstoffe (einschließlich ihres Umfeldes) vor Widmungen, die diese Nutzung behindern. Räumliche Konzentrationen von gewerblichen und industriellen Betriebsstätten innerhalb des Gemeindegebietes. Bedachtnahme auf die Möglichkeit eines Bahnanschlusses bei Betriebs- und Industriezonen.*
- h) *Sicherung der Verfügbarkeit von Bauland für den gewidmeten Zweck durch geeignete Maßnahmen wie z. B. auch privatrechtliche Verträge.*

4.3 Bevölkerungsentwicklung

Die Zahl der Einwohner Langenzersdorf ist in den letzten 10 Jahren stetig angestiegen. Laut Statistik Austria wurden im Jahr 2004 7.451 Einwohner und im Jahr 2014 7.987 Einwohner gezählt. Die Bevölkerungsentwicklung ergibt sich in der Gemeinde durch die Nutzung von Baulandreserven und Zuwanderung, sowie durch eine positive Geburtenbilanz.

4.4 Naturgefahren

In der Marktgemeinde Langenzersdorf besteht ein 100-jährliches Überflutungsgebiet der niederösterreichischen Donau (HQ 100) - lt. Bekanntgabe des Amtes der NÖ Landesregierung (Quelle: http://www.noel.gv.at/Umwelt/Wasser/Hochwasserschutz/Hochwasser_Hochwasseranschlagslinien_Niederosterreich.html, Abfrage am 02. September 2015).

Ein Gefahrenzonenplan der Wildbach- und Lawinenverbauung liegt für das Gemeindegebiet nicht vor.

Eine Gefahrenhinweiskarten für Rutsch-/Sturzprozesse (IfGR Universität Wien 2013) und Altstandorte und Altablagerungen gemäß Amt der NÖ Landesregierung (cadenza, online 06/2016) liegen vor. Es liegen keine Verdachtsflächen oder Altlasten nach Umweltbundesamt im Gemeindegebiet vor.

4.5 Baulandbilanz

In Langenzersdorf bestehen keine großflächigen Wohnbaulandreserven. Die bestehenden Baulandreserven sind einzelne Baulandlücken innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes. Im nördlichen Gemeindegebiet bestehen großflächige Betriebsgebietsreserven, die großteils als Bauland Betriebsgebiet Aufschließungszone gewidmet sind.

Im Zuge der digitalen Neudarstellung wurde eine Flächenbilanz erstellt. Die Flächenbilanz betrifft alle Baulandflächen der Gemeinde und wurde aus der digitalen Flächenwidmung neu errechnet. Die Tabelle befindet sich in der Anlage.

5 Flächenbilanz

Im Rahmen der gegenständlichen Änderung erfolgt eine Umwidmung innerhalb der Widmungskategorie Bauland. Es ergibt sich dadurch keine Veränderung der Gesamtbaulandmenge.

Tabelle 1: Zusammenfassung Flächenbilanz - 11. Änderung (Stand: Entwurf)

BEREICH	BESTEHENDE WIDMUNG	GEÄNDERTE WIDMUNG	FLÄCHE IN HA
tlw. Grdstk. Nr. 316/1, 317, 318, 319/1, 319/2, 322/1, KG Langenzersdorf	BS-Wärme- kraft- werk	BB- Logistik	5,39
tlw. Grdstk. Nr. 316/2, KG Langenzersdorf	BB		0,25
tlw. Grdstk. Nr. 308 - 315 tlw., 316/1 KG Langenzersdorf	BB-A°		4,18
tlw. Grdstk. Nr. 317, 318, 319/1, 319/2, 322/1, KG Langenzersdorf	BS- Wärme- kraft- werk	Ggü-RET	0,75
tlw. Grdstk. Nr. 316/2, KG Langenzersdorf	BB		0,01
tlw. Grdstk. Nr. 313 - 315 KG Langenzersdorf	BB-A°		0,01
Grdstk. Nr. 317, 318, 319/1, 319/2, 322/1, KG Langenzersdorf	BS- Wärme- kraft- werk	Vö	0,01
Grdstk. Nr. 316/2, KG Langenzersdorf	BB		0,01
SUMME			10,09

Quelle: Flächenwidmungsplan der Marktgemeinde Langenzersdorf, eigene Erhebung.

6 Zusammenfassung

Das Örtliche Raumordnungsprogramm (Örtliches Entwicklungskonzept und Flächenwidmungsplan) der Marktgemeinde Langenzersdorf, KG Langenzersdorf, wird somit, unter Hinweis auf die Grundlagenforschung, wegen wesentlicher Änderung der Grundlagen, wegen einem rechtswirksamen Raumordnungsprogramm des Landes, zur Verwirklichung der Ziele des Entwicklungskonzeptes und zur Vermeidung von Fehlentwicklungen geändert.

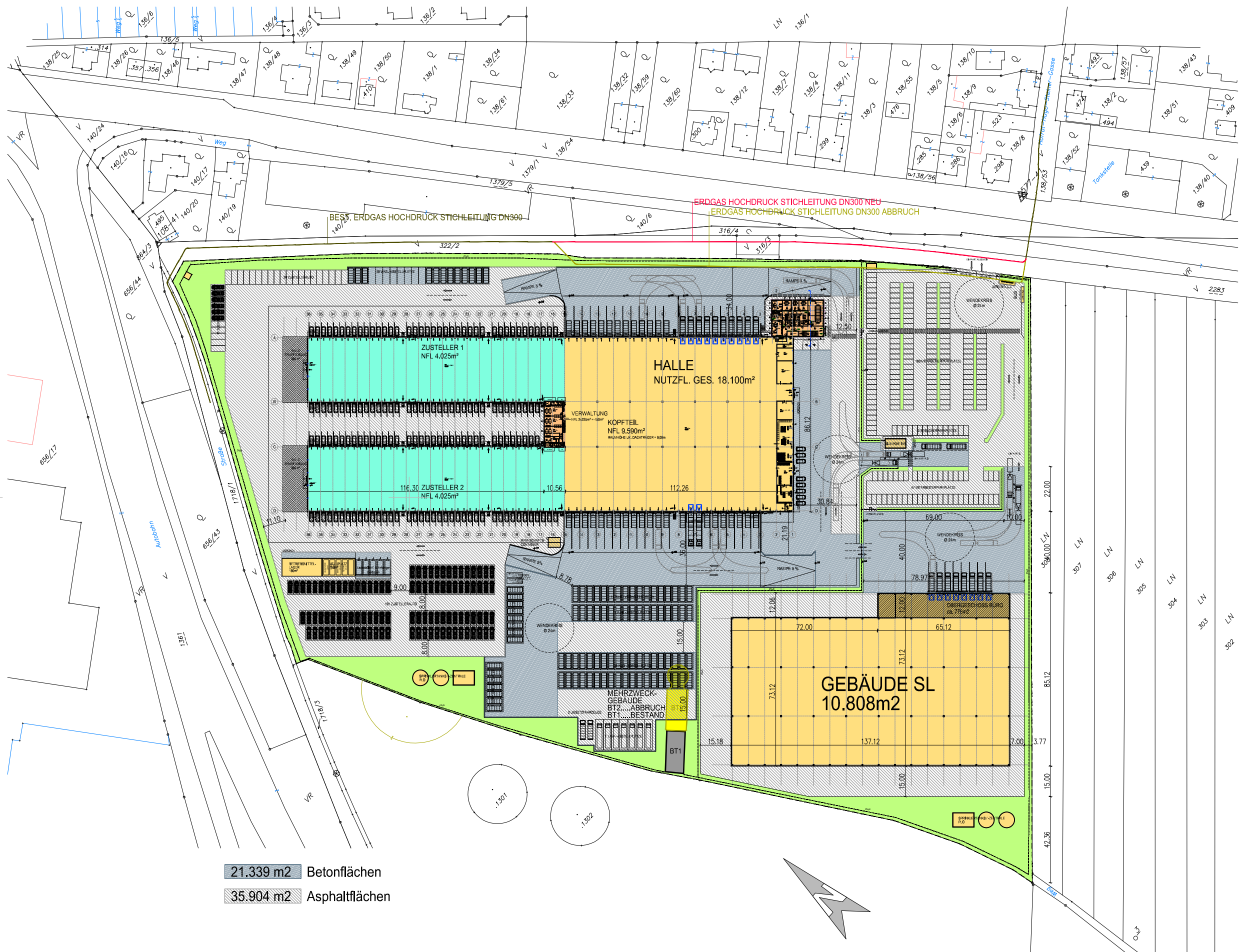
Wien, 22.12.2016, Böhm/BO
GZ G16140/F11/16



Büro Dr. Paula ZT-GmbH

Anlagen

- Lageplan
- Verkehrsuntersuchung Rosinak und Partner inkl. erg. Stellungnahme
- Flächenbilanz
- Plandarstellung ÖEK - Entwurf
- Plandarstellung FWP - Entwurf
- Verordnungstext - Entwurf



21.339 m² Betonflächen
 35.904 m² Asphaltflächen

<p>Post Konzernimmobilien Hochbau / Planung Haidingergasse 1 1030 Wien</p>	<p>VZ 2005 STANDORT LANGENZERSDORF NATURMASSE NEHMEN - ZUGEHÖRIGE DETAILPLÄNE BEACHTEN! VOR AUSFÜHRUNG AUF VOLLSTÄNDIGKEIT UND RICHTIGKEIT PRÜFEN! ALLE KONSTRUKTIVEN ELEMENTE LAUT STATIK!</p>	
	<p>VZ 2005 LAGEPLAN</p>	<p>1:1000 HBB XY -</p>
<p>Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck auch auszugsweise nur mit ausdrücklicher Genehmigung von Konzernimmobilien.</p>		

Verkehrs- untersuchung

Paketverteilzentrum
Langenzersdorf



Wien, am 01.12.2016
GZ 16682

**Verkehrsuntersuchung
Paketverteilzentrum, Langenzersdorf**

GZ 16682

Auftraggeber:

Österreichische Post AG
Konzernimmobilien
Haidingergasse 1
1030 Wien

Auftragnehmer:

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schlossgasse 11
1050 Wien

Bearbeitung: DI Felix Beyer
gegengelesen: DI Michael Szeiler

Wien, am 01.12.2016



DI Dr. Werner Rosinak
Geschäftsführer

Datei: 16682_vu_paketverteilzentrum_langenzersdorf_161201.docx

INHALTSVERZEICHNIS	Seite
1 ZUSAMMENFASSUNG	4
1.1 Projektbeschreibung und Aufgabe	4
1.2 Verkehrsanalyse und Mobilität	4
1.3 Zusatzverkehr des Projektes	5
1.4 Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit	5
2 AUFGABE	6
3 METHODE	7
4 PROJEKTBESCHREIBUNG	8
5 UNTERSUCHUNGSGEBIET UND PROGNOSEHORIZONT	11
6 VERKEHRSSANALYSE UND MOBILITÄT	12
6.1 Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV)	12
6.2 Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV)	13
6.3 Verkehrsqualität im motorisierten Individualverkehr (MIV)	14
7 VERKEHRSSARTEN DES PROJEKTES	15
7.1 Pkw-Verkehr	15
7.2 Kleintransporter	15
7.3 Lkw-Verkehr	15
8 ZUSATZVERKEHR DES PROJEKTES	16
8.1 Verkehrserzeugung der Kunden/Besucher	16
8.2 Verkehrserzeugung der Beschäftigten	16
8.3 Lieferverkehr	17
8.4 Gesamtverkehrserzeugung des Projektes	17
9 VERKEHRSTECHNISCHE BERECHNUNGEN	20
9.1 Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken 2016 → 2020	20
9.2 Kfz-Verkehrerschliessung	21
9.3 Kfz-Verkehrsverteilung	22
9.4 Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten	28
10 BEURTEILUNG DER VERKEHRSSVERTRÄGLICHKEIT	32
11 GLOSSAR	33
12 VERWENDETE UNTERLAGEN	34
13 FOTODOKUMENTATION	35
14 ANHANG	38

1 ZUSAMMENFASSUNG

1.1 PROJEKTBEschREIBUNG UND AUFGABE

Auf einem Areal an der Anschlussstelle Korneuburg Ost der A22 ist die Errichtung eines Paketverteilzentrums sowie eines Gebäudes für Systemlogistik geplant. Für die Änderung der Flächenwidmung sowie die baurechtliche und gewerberechtliche Genehmigung des Projektes wird eine Verkehrsuntersuchung erstellt.

Das Projektareal liegt südwestlich der B3 an der Anschlussstelle Korneuburg Ost. Die Ein- und Ausfahrt liegt in der parallel zur B3 Donau Straße verlaufenden Straße „Am Kraftwerk“. Die Grundfläche des Projektareals umfasst ca. 96.000 m². Das Projekt besteht aus einem Paketverteilzentrum und einem Gebäude für Systemlogistik. Das Paketverteilzentrum umfasst eine Abfertigungshalle mit 18.141 m² Nutzfläche und ein Bürogebäude mit 956 m² Nutzfläche sowie Abstellflächen im Freibereich. Das Gebäude für Systemlogistik weist eine Nutzfläche von 12.808 m² auf. Für Beschäftigte und Besucher ist ein Parkplatz mit 235 Stellplätzen vorgesehen. Das Zustellgebiet, das von dem geplanten Paketverteilzentrum bedient werden soll, umfasst die nördlichen Bezirke Wiens sowie Gemeinden nördlich von Wien.

1.2 VERKEHRSANALYSE UND MOBILITÄT

Die maßgebenden Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet wurden bei Knotenstromzählungen am Donnerstag, dem 20.10.2016 an den untersuchten Kreuzungen B3 Donau Straße – AST Korneuburg Ost – Kaiserallee und B3 Donau Straße – Tuttendörfel – Franz-Weymann-Gasse ermittelt.

Die B3 Donau Straße weist zwischen der Anschlussstelle Korneuburg Ost und Tuttendörfel an Werktagen im Querschnitt ca. 900 Pkw-E/h sowohl in der Morgen-, als auch in der Nachmittagsspitze auf.

An der Kreuzung B3 Donau Straße – AST Korneuburg Ost – Kaiserallee kommt es in der für das Projekt nicht relevanten Relation von der A22 in Richtung Korneuburg im Bestand in der Spitzenstunde am Nachmittag zeitweise zu Überlastungen. Alle anderen Relationen an dieser Kreuzung weisen im Bestand Leistungsfähigkeitsreserven auf. Auch an der Kreuzung Tuttendörfel gibt es im Bestand noch Leistungsfähigkeitsreserven.

Die Ein- und Ausfahrt des Projektareals liegt in der Straße Am Kraftwerk, die parallel zur B3 verläuft. Das Projektareal ist mit dem Fahrrad gut erreichbar. Die bestehende Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ist sehr schlecht, deshalb wird seitens der Post AG ein Werksverkehr für die MitarbeiterInnen eingerichtet.

1.3 ZUSATZVERKEHR DES PROJEKTES

Das Projekt erzeugt an einem Werktag insgesamt ca. 1.650 Fahrten im motorisierten Individualverkehr. Davon entfallen ca. 90 Zu- und 120 Abfahrten/Stunde auf die Morgen- und 135 Zu- und 115 Abfahrten/Stunde auf die Nachmittagsspitze

1.4 BEURTEILUNG DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT

Unter der Annahme unveränderter VLSA-Programme kann sowohl an der Kreuzung B3 – Tuttendörfel als auch an der Kreuzung B3 – AST Korneuburg Ost der Verkehr, der durch das Projekt erzeugt wird, mit einer guten Verkehrsqualität abgewickelt werden. In der Prognoseberechnung sind auf allen Relationen, die durch das Projekt zusätzlich belastet werden, noch Kapazitätsreserven vorhanden. An den Kreuzungen im Verlauf der B3 sind keine verkehrlichen Maßnahmen erforderlich.

Zur sicheren Befahrbarkeit im Gegenverkehr für Sattelschlepper ist die Straße Am Kraftwerk in der S-Kurve vor der Einmündung in die Straße Tuttendörfel auf Gemeindegrund zu verbreitern.

Mit den angeführten Maßnahmen wird das Projekt als verkehrsverträglich beurteilt.

2 AUFGABE

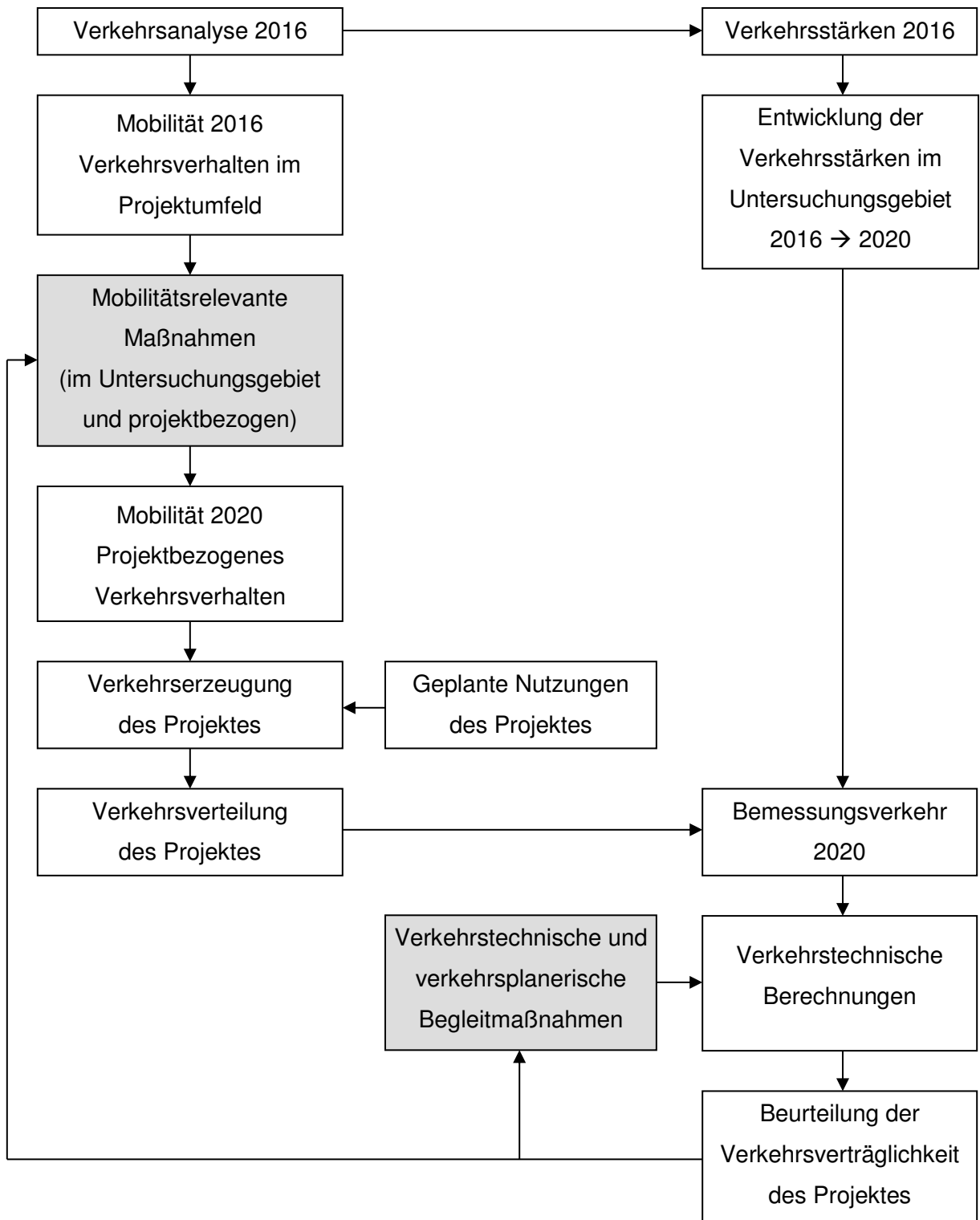
Auf einem Areal an der Anschlussstelle Korneuburg Ost der A22 ist die Errichtung eines Paketverteilzentrums sowie eines Gebäudes für Systemlogistik geplant. Für die Änderung der Flächenwidmung sowie die baurechtliche und gewerberechtliche Genehmigung des Projektes soll eine Verkehrsuntersuchung erstellt werden.

Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wird bzw. werden:

- die vorhandenen Verkehrsverhältnisse analysiert (Kfz-Verkehrsfrequenz, Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, örtliche Besonderheiten);
- die Verkehrserzeugung des Projektes abgeschätzt;
- die räumliche Verkehrsverteilung und die Gesamtverkehrsstärken ermittelt;
- die verkehrstechnischen Nachweise für die maßgeblichen Kreuzungen geführt (Leistungsfähigkeitsberechnungen, Staulängen) und die Auswirkungen auf den bestehenden Verkehr dargestellt und beurteilt;
- gegebenenfalls verkehrstechnische und verkehrsplanerische Maßnahmen vorgeschlagen.

3 METHODE

Der Verkehrsuntersuchung liegt folgende Methode zugrunde:



4 PROJEKTBE SCHREIBUNG

Das Projektareal liegt südwestlich der B3 an der Anschlussstelle Korneuburg Ost (vgl. Abb. 1). Die Grundfläche des Projektareals umfasst ca. 96.000 m². Das Projekt besteht aus einem Paketverteilzentrum und einem Gebäude für Systemlogistik. Das Paketverteilzentrum umfasst eine Abfertigungshalle mit 18.141 m² Nutzfläche und ein Bürogebäude mit 956 m² Nutzfläche sowie Abstellflächen im Freibereich. Das Gebäude für Systemlogistik weist eine Nutzfläche von 12.808 m² auf (vgl. Abb. 2).

Abb. 1: Lageskizze des Projektes



Kartengrundlage: maps.google.com

Abb. 2: Nutzungsübersicht

Nutzung	m² Nutzfläche
Paketverteilzentrum	18.141
Büro	956
Systemlogistik	12.808
Summe	31.427

Die Ein- und Ausfahrt liegt in der parallel zur B3 Donau Straße verlaufenden Straße „Am Kraftwerk“. Für Beschäftigte und Besucher ist ein Parkplatz mit 235 Stellplätzen vorgesehen (vgl. Abb. 3). Das Zustellgebiet, das von dem geplanten Paketverteilzentrum bedient werden soll ist in Abb. 4 dargestellt. Eine Fotodokumentation ist im Kapitel 13 enthalten.

Abb. 3: Projektareal

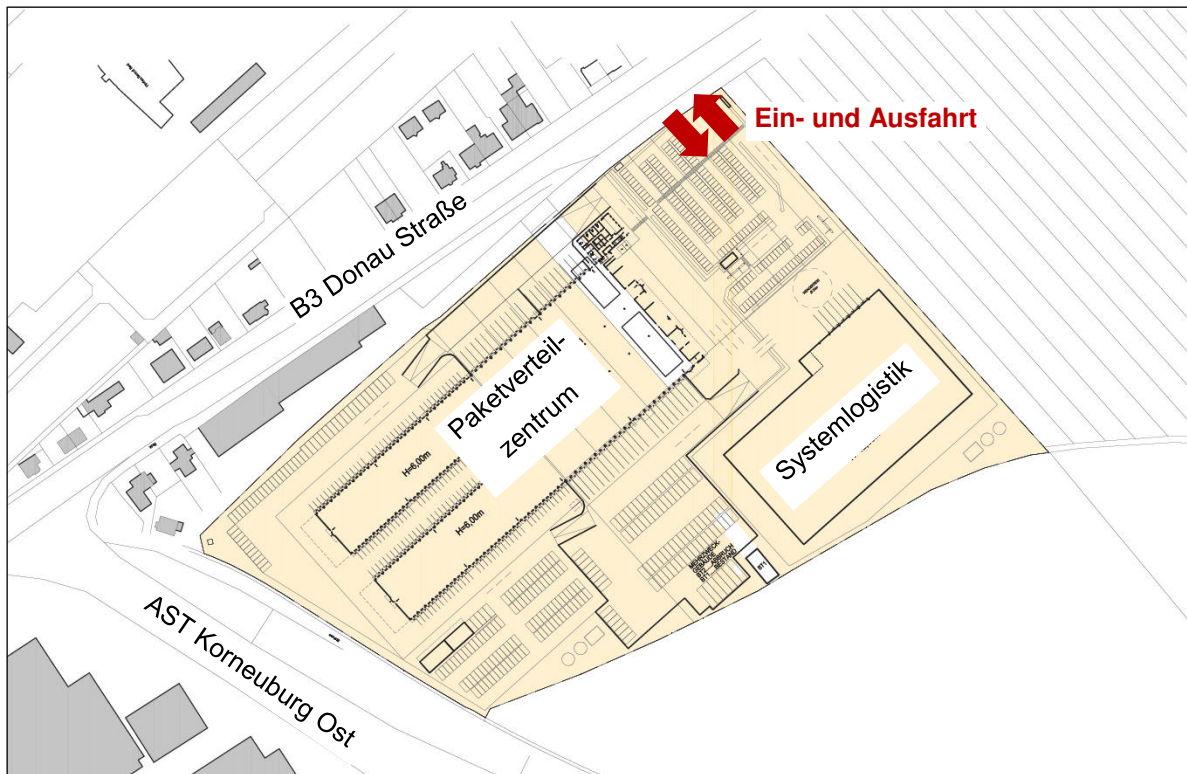
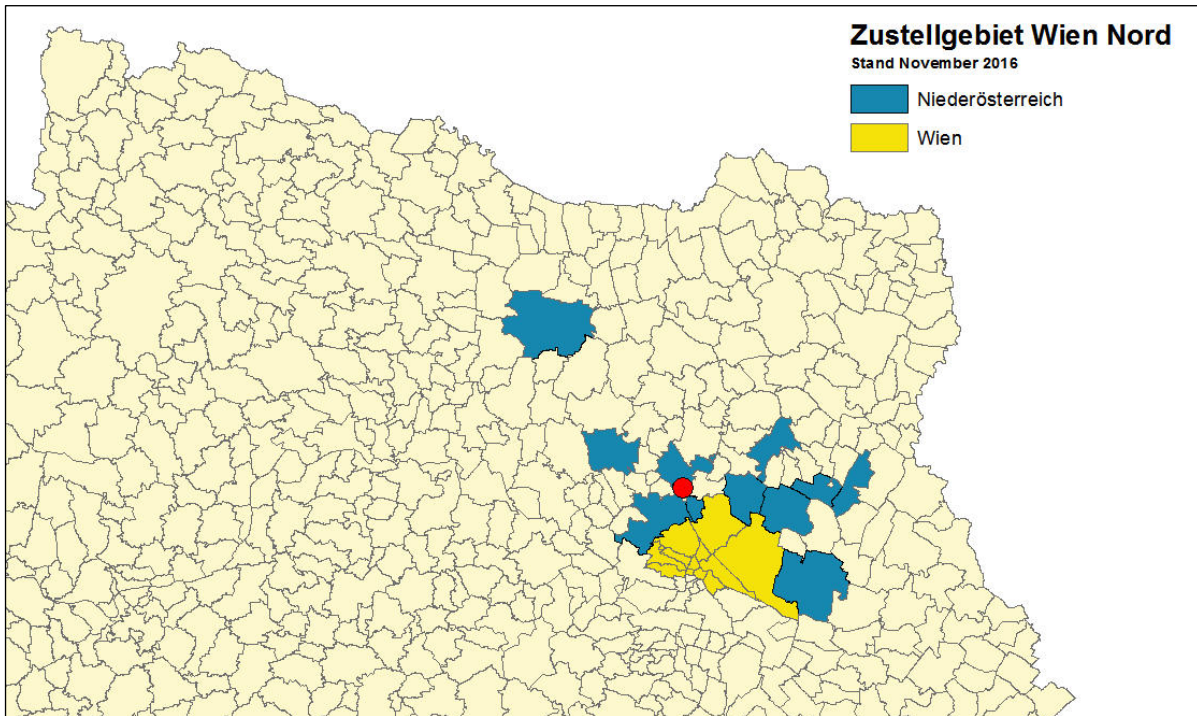


Abb. 4: Zustellgebiet Wien Nord

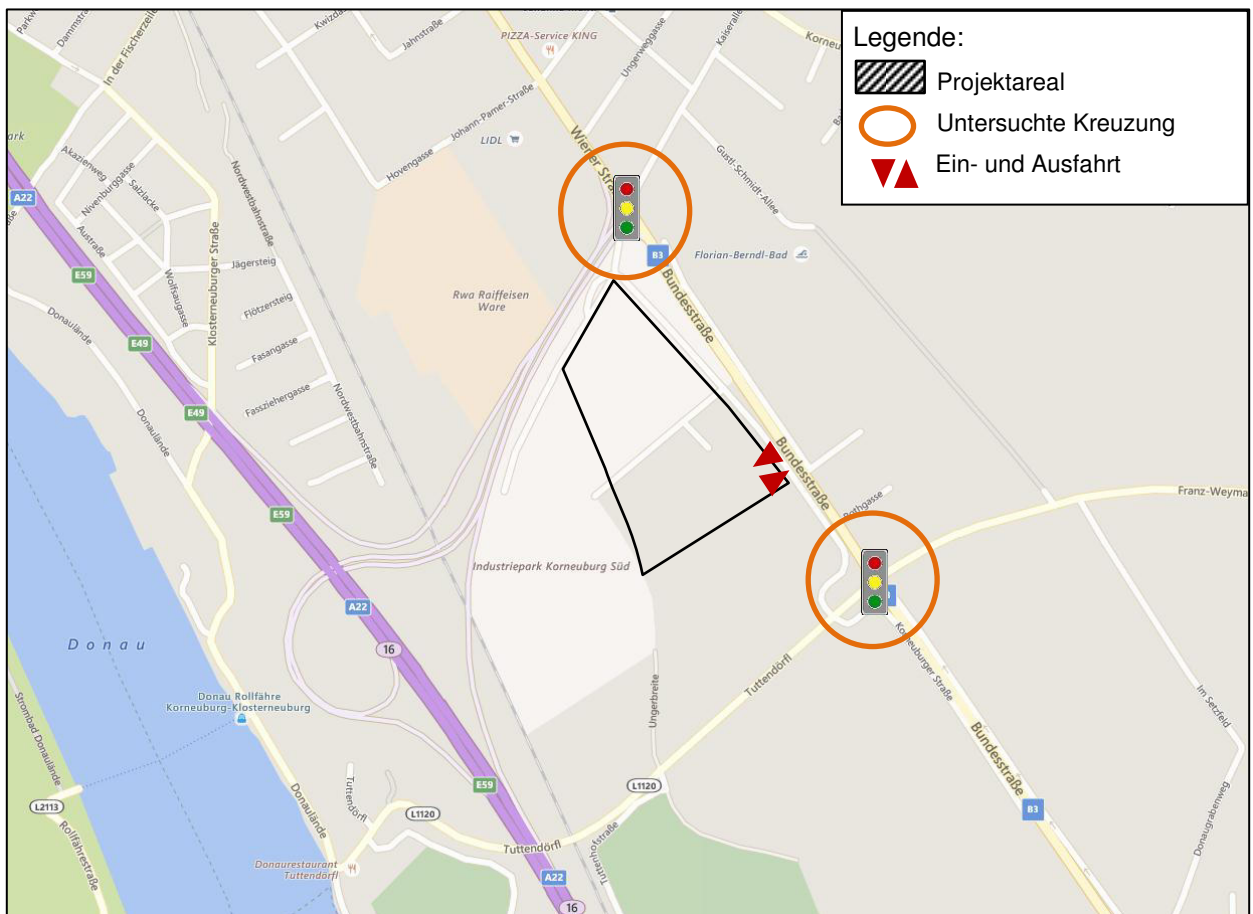


5 UNTERSUCHUNGSGEBIET UND PROGNOSEHORIZONT

Die Fertigstellung des Projektes ist bis zum Jahr 2018 geplant. Im Jahr 2020 werden das Paketverteilzentrum und die Systemlogistik in Vollbetrieb sein. Als Prognosehorizont wird daher das Jahr 2020 angesetzt.

Die untersuchten Kreuzungen sind in Abb. 5 dargestellt.

Abb. 5: Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: bing.com

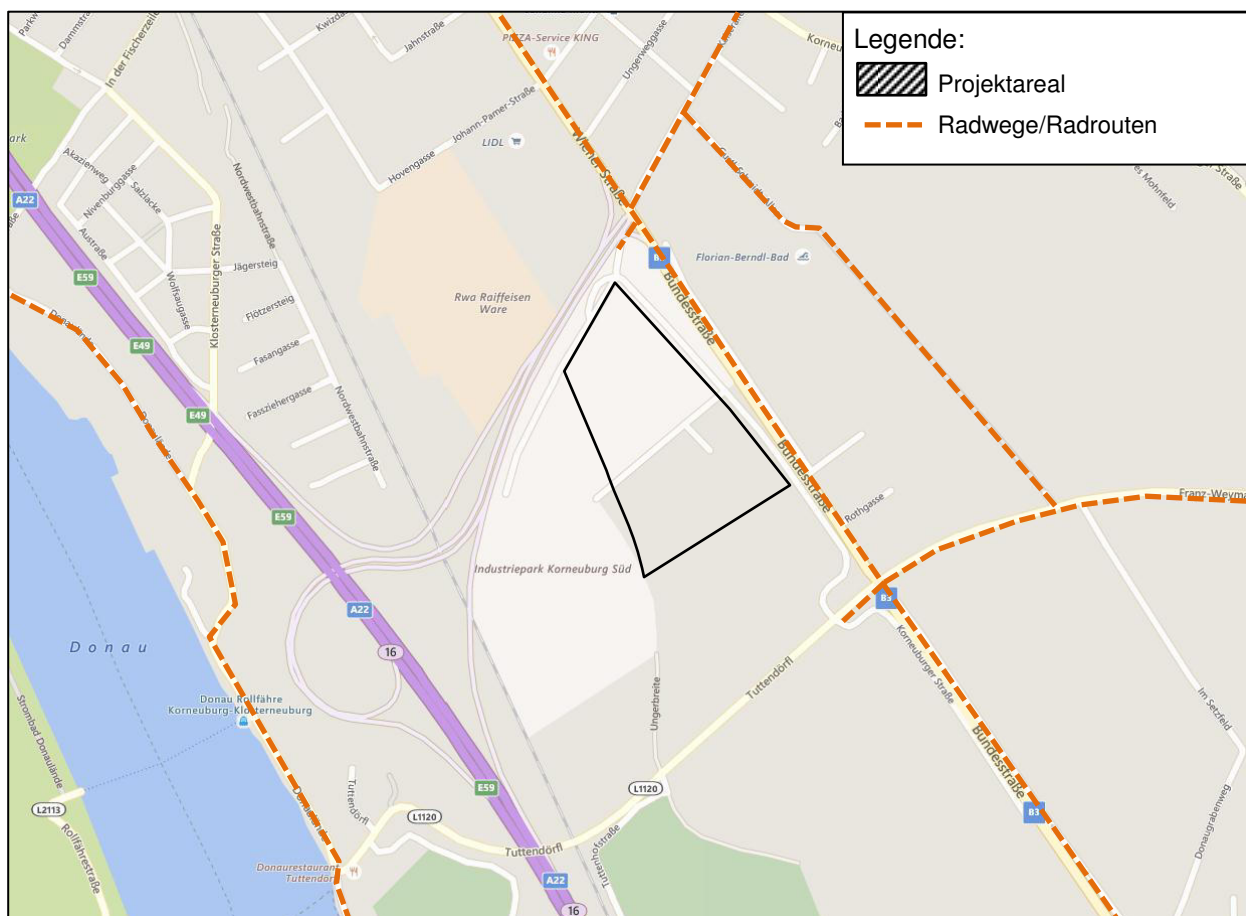
6 VERKEHRSANALYSE UND MOBILITÄT

6.1 VERKEHRSQUALITÄT IM NICHTMOTORISIERTEN VERKEHR (NMV)

Das Projektareal ist gut an das Radverkehrsnetz angeschlossen. Entlang der B3 Donau Straße gibt es auf der nördlichen Seite einen Geh- und Radweg bzw. wird der Radverkehr in der Nebenfahrbahn geführt. Auch entlang der Franz-Weymann-Gasse in Richtung Bisamberg gibt es einen getrennten Geh- und Radweg. Die B3 kann sowohl an der Kreuzung Tuttendörfel als auch an der Kreuzung mit der Anschlussstelle Korneuburg Ost lichtsignalgeregelt gequert werden. Vom Donauradweg erreicht man das Projektareal über das Tuttendörfel, das nur geringe Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr aufweist.

Das Projektareal kann auch fußläufig erreicht werden. Entlang der Straße „Am Kraftwerk“ ist projektseitig ein Gehsteig vorhanden. Dieser endet aber vor der S-Kurve in Richtung Tuttendörfel.

Abb. 6: Radfahranlagen und Radrouten



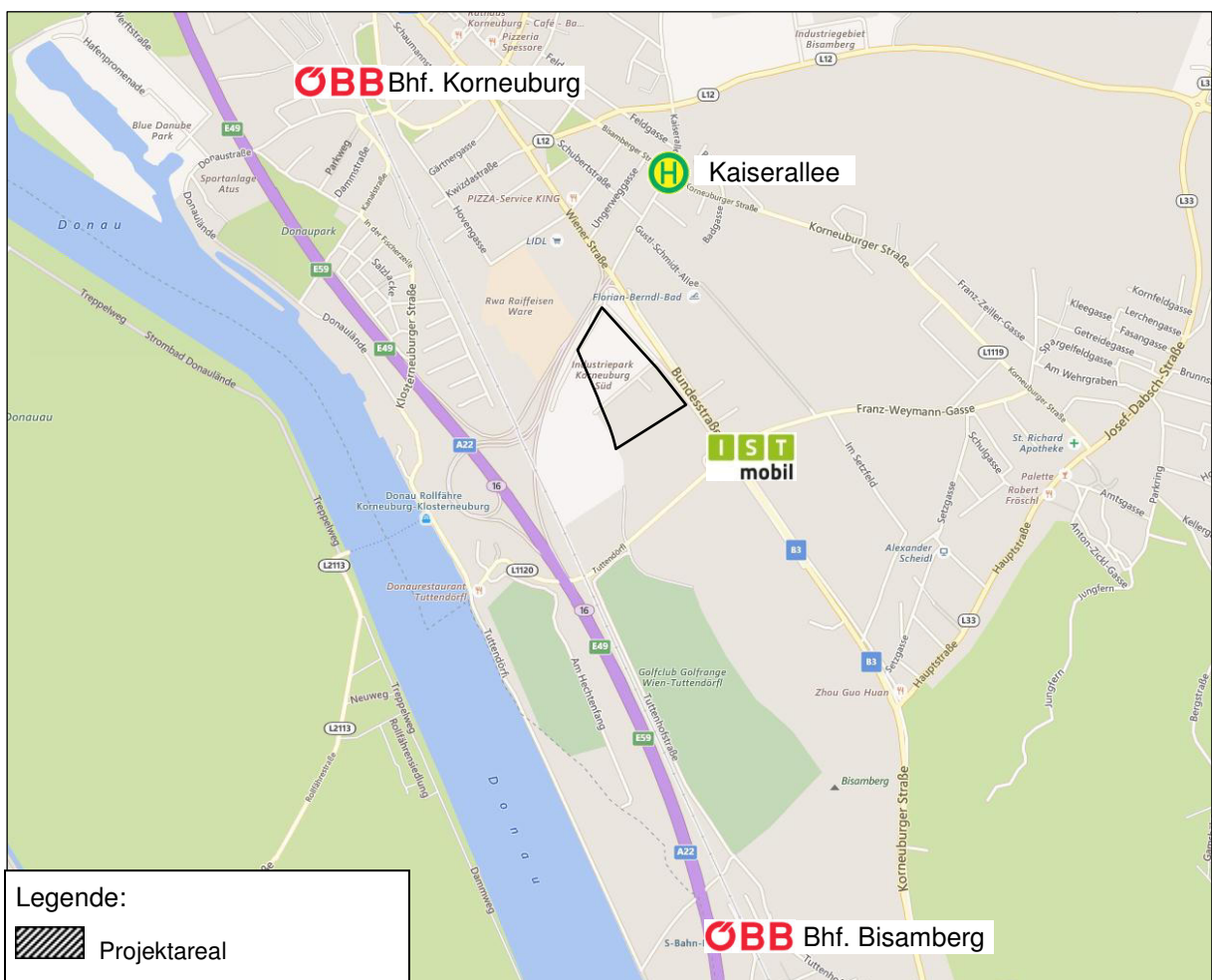
Kartengrundlage: bing.com

6.2 VERKEHRSQUALITÄT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR (ÖV)

Das Projektareal ist sehr schlecht an das Netz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen. Die nächstgelegene Bushaltestelle mit regelmäßigem Busverkehr (Kaiserallee/Korneuburg) ist fußläufig ca. 1 km vom Projektareal entfernt. Zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr verkehren hier Busse ca. im halbstunden Takt. Der nächstgelegene Sammelhaltepunkt des Sammeltaxis ISTmobil befindet sich an der Kreuzung B3 – Tuttendörf. Sowohl der Bahnhof Korneuburg als auch der Bahnhof Bisamberg liegen ca. 2 km bzw. 25 Gehminuten vom Projektareal entfernt.

Seitens der Post AG ist ein Werksbusverkehr geplant, damit die Beschäftigten die Möglichkeit haben, ohne eigenen Pkw das Projektareal zu erreichen.

Abb. 7: Öffentlicher Verkehr im Untersuchungsgebiet



6.3 VERKEHRSQUALITÄT IM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Die maßgebenden Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet wurden bei Knotenstromzählungen am Donnerstag, dem 20.10.2016 an den untersuchten Kreuzungen B3 Donau Straße – AST Korneuburg Ost – Kaiserallee und B3 Donau Straße – Tuttendörfel – Franz-Weymann-Gasse ermittelt. Die Auswertung der Verkehrszählungen ist im Anhang 1 enthalten.

Die Morgenspitze trat an beiden Kreuzungen zwischen 7:15 und 8:15 Uhr auf. Die Nachmittagsspitze trat an der Kreuzung AST Korneuburg Ost zwischen 16:15 und 17:15 auf. An der Kreuzung Tuttendörfel lag die Nachmittagsspitze zwischen 16:00 und 17:00 Uhr.

Die B3 Donau Straße weist zwischen der Anschlussstelle Korneuburg Ost und Tuttendörfel an Werktagen im Querschnitt ca. 900 Pkw-E/h sowohl in der Morgen-, als auch in der Nachmittagsspitze auf.

An der Kreuzung B3 Donau Straße – AST Korneuburg Ost – Kaiserallee kommt es in der Relation von der A22 in Richtung Korneuburg im Bestand in der Spitzenstunde am Nachmittag zeitweise zu Überlastungen. Alle anderen Relationen an dieser Kreuzung weisen im Bestand Leistungsfähigkeitsreserven auf. Auch an der Kreuzung Tuttendörfel sind in allen Relationen noch Leistungsfähigkeitsreserven vorhanden.

7 VERKEHRSARTEN DES PROJEKTES

Das Projekt erzeugt verschiedene Arten von Verkehr, die unterschiedliche Zu- und Abfahrtsrouten und unterschiedliche Tagesganglinien aufweisen. Die einzelnen Verkehrsarten werden nachfolgend kurz erläutert.

7.1 PKW-VERKEHR

Pkw-Verkehr wird vor allem durch die **Beschäftigten** erzeugt, die mit dem eigenen Pkw zum Betriebsgelände fahren. Weiters werden in geringem Umfang **Besucher** erwartet, die die Anlage besichtigen, sowie **Geschäftskunden**.

Es gibt keinen Verkehr durch Privatkunden, die einzelne Sendungen mit dem Pkw abholen oder anliefern.

7.2 KLEINTRANSPORTER

Zusteller transportieren die Sendungen vom Paketverteilzentrum mit Transportern (< 3,5 t) zum Kunden.

7.3 LKW-VERKEHR

Lkw-Verkehr wird zum einen durch postinternen Lieferverkehr als auch durch externe Geschäftskunden erzeugt. Der Transport erfolgt überwiegend mit Einzel-Lkw aber auch mit Sattelzügen oder Lkw mit Anhänger.

7.3.1 Postinterner Lieferverkehr

Beim postinternen Lieferverkehr wird in Vorlauf, Hauptlauf und Nachlauf unterschieden.

Der **Vorlauf** beschreibt das Abholen von Sendungen bei Postfilialen.

Der **Hauptlauf** beschreibt den Lkw-Verkehr zwischen den Logistikzentren der Post AG.

Der **Nachlauf** beschreibt die postinterne Belieferung der Zustellbasen.

7.3.2 Lieferverkehr durch Geschäftskunden

Geschäftskunden haben die Möglichkeit Waren mit dem eigenen Lkw direkt zum Paketverteilzentrum oder zur Systemlogistik zu liefern oder abzuholen.

8 ZUSATZVERKEHR DES PROJEKTES

Die Eckdaten für die Verkehrserzeugung gehen auf die Angaben der Post AG zurück, die mit Hilfe einer Betriebssimulation errechnet wurden (Anhang 2) und wurden. Die Angaben wurden seitens Rosinak & Partner auf Plausibilität geprüft und in Abstimmung mit der Post AG präzisiert.

8.1 VERKEHRSERZEUGUNG DER KUNDEN/BESUCHER

Für die Berechnung der Verkehrserzeugung der Besucher und Kunden mit Pkw (kein Lieferverkehr) werden folgende Eckdaten herangezogen:

Abb. 8: Verkehrserzeugung Kunden / Besucher

Nutzung	Anzahl Pkw Kunden/ Besucher	Wege / Pkw und Tag	MIV- Anteil	Anteil Spitzenstunde*			
				Morgen		Nachmittag	
				Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Paketverteilzentrum	6	2,0	100 %	0 %	0 %	10 %	10 %
Systemlogistik	8	2,0	100 %	0 %	0 %	10 %	10 %

* Prozentzahl bezieht sich jeweils auf die Zufahrten bzw. die Abfahrten am Tag

8.2 VERKEHRSERZEUGUNG DER BESCHÄFTIGTEN

Für die Berechnung der Verkehrserzeugung der Beschäftigten werden folgende Eckdaten herangezogen:

Abb. 9: Verkehrserzeugung Beschäftigte

Nutzung	Anzahl Beschäftigte	Wege / Be- schäftigtem und Tag	MIV- Anteil	Besetz.- grad	Anteil Spitzenstunde*			
					Morgen		Nachmittag	
					Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Paketverteilzentrum	362	2,0	100 %	1,0	11 %	0 %	11 %	28 %
Systemlogistik	42	2,0	100 %	1,0	60 %	0 %	0 %	10 %

* Prozentzahl bezieht sich jeweils auf die Zufahrten bzw. die Abfahrten am Tag

Diese Annahmen stellen eine maximale Annahme in Hinblick auf den erzeugten Kfz-Verkehr der Beschäftigten dar. Seitens der Post AG wird die Bildung von Fahrgemeinschaften gefördert, sowie ggf. ein Werksbusverkehr organisiert. Somit können Beschäftigte auch außerhalb der Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs das Betriebsgelände ohne eigenen Pkw erreichen.

8.3 LIEFERVERKEHR

Die Verkehrserzeugung im Lieferverkehr wird folgendermaßen abgeschätzt:

Abb. 10: Verkehrserzeugung Lieferverkehr

Nutzung	Lkw bzw. Transporter / Tag	Anteil Spitzenstunde*			
		Morgen		Nachmittag	
		Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Paketverteilzentrum Zusteller	250	2 %	48 %	36 %	0 %
Vorlauf	60	0 %	0 %	0 %	0 %
Hauptlauf	30	0 %	0 %	0 %	0 %
Nachlauf	20	0 %	0 %	0 %	0 %
Kunden Paketverteilzentrum	7	5 %	0 %	5 %	5 %
Kunden Systemlogistik	40	18 %	0 %	3 %	8 %

* Prozentzahl bezieht sich jeweils auf die Zufahrten bzw. die Abfahrten am Tag

8.4 GESAMTVERKEHRSERZEUGUNG DES PROJEKTES

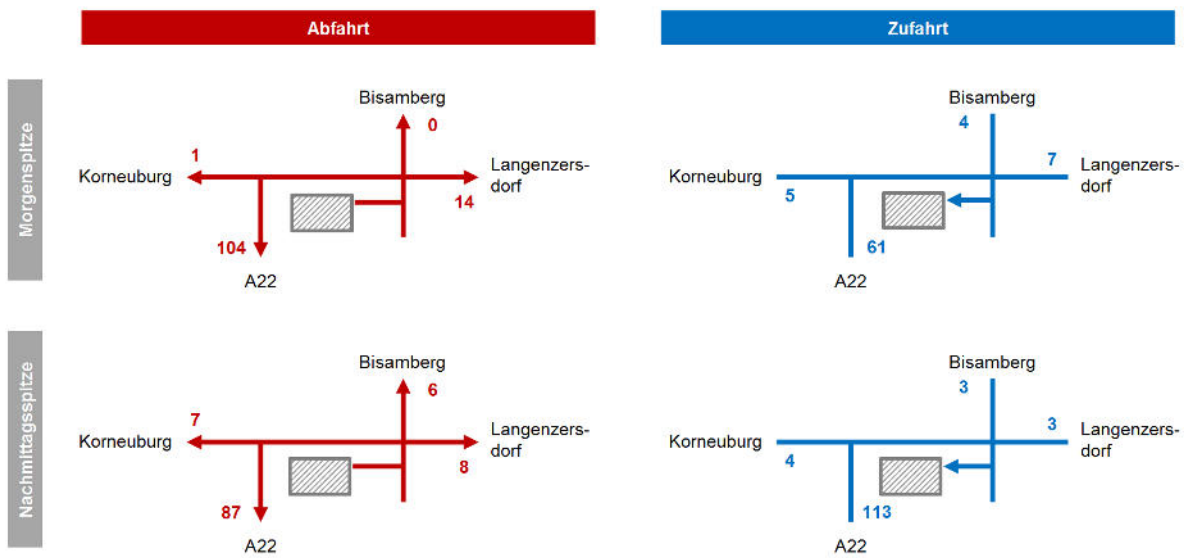
Aufgrund der verkehrlichen Eckdaten und unter Berücksichtigung der Tagesganglinien ergibt sich folgende Gesamtverkehrserzeugung des Projekts im Tagesverkehr und in den maßgebenden Spitzenstunden:

Abb. 11: Verkehrserzeugung im Tagesverkehr und in den Spitzenstunden

Nutzung	MIV	Morgen		Nachmittag	
	Fahrten / Tag	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
		Pkw-E / Stunde			
Paketverteilzentrum	1.552	44	120	132	102
Systemlogistik	98	43	0	4	13
Summe	1.650	89	120	136	115

Das Projekt erzeugt an einem Werktag insgesamt ca. 1.650 Fahrten im motorisierten Individualverkehr. Davon entfallen ca. 90 Zu- und 120 Abfahrten/Stunde auf die Morgen- und 135 Zu- und 115 Abfahrten/Stunde auf die Nachmittagsspitze. Die detaillierte Berechnung der Verkehrserzeugung ist im Anhang 3 enthalten.

Abb. 12: Verteilung des erzeugten Kfz-Verkehrs im Straßennetz in den Spitzenstunden [Kfz/h]



Die Spitzenstunden im Verkehr, den das Paketverteilzentrum erzeugt, liegen zwischen 6:30 und 7:30 Uhr am Morgen und zwischen 15:00 und 16:00 Uhr am Nachmittag. Die Spitzenstunden im Verkehr, den die Systemlogistik erzeugt liegen zwischen 7:30 und 8:30 Uhr am Morgen und zwischen 15:00 und 16:00 Uhr am Nachmittag. Die Spitzenstunden des erzeugten Verkehrs fallen somit nicht direkt mit den Spitzenstunden des Bestandsverkehrs im Straßennetz zusammen (vgl. Abb. 13).

Abb. 13: Lage der Spitzenstunden

Vormittag													
05:45	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00
						Spitzenstunde Bestand							
			Spitzenstunde Post										
							Spitzenstunde Systemlogistik						
Nachmittag													
14:30	14:45	15:00	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
						Spitzenstunden Bestand							
		Spitzenstunde Post											
		Spitzenstunde Systemlogistik											

Für die verkehrstechnischen Berechnungen der untersuchten Kreuzungen werden die Spitzenstunden direkt überlagert (vgl. Abb. 14). Dies stellt somit den ungünstigsten Fall dar, der in der Realität nicht auftreten wird.

Abb. 14: Überlagerung der Spitzenstunden für das Berechnungsszenario

Vormittag													
05:45	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00
						Spitzenstunde Bestand							
						Spitzenstunde Post							
						Spitzenstunde SL							
Nachmittag													
14:30	14:45	15:00	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
							Spitzenstunde Bestand						
							Spitzenstunde Post						
							Spitzenstunde SL						

9 VERKEHRSTECHNISCHE BERECHNUNGEN

9.1 ENTWICKLUNG DER KFZ-VERKEHRSTÄRKEN 2016 → 2020

Im Untersuchungsgebiet stehen keine Daten von Dauerzählstellen zur Verfügung. Die mittelfristige Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken wird daher auf Basis des Bevölkerungswachstums der umliegenden Gemeinden Langenzersdorf, Korneuburg und Bisamberg abgeschätzt.

In den letzten fünf Jahren lag das Bevölkerungswachstum in den Gemeinden Bisamberg und Korneuburg durchschnittlich bei rund einem Prozent/Jahr (vgl. Abb. 15). In Langenzersdorf war das Bevölkerungswachstum mit ca. 0,3 % in den letzten fünf Jahren deutlich geringer.

Abb. 15: Bevölkerungsentwicklung in Langenzersdorf, Bisamberg und Korneuburg

Jahr	Einwohner*	Veränderung absolut	Jährliche Veränderung absolut	Jährliche Veränderung in %
Langenzersdorf				
1991	6.139			
2001	7.261	1.122	112	1,8%
2011	7.961	700	70	1,0%
2016	8.082	121	24	0,3%
Bisamberg				
1991	3.576			
2001	4.001	425	43	1,2%
2011	4.437	436	44	1,1%
2016	4.638	201	40	0,9%
Korneuburg				
1991	9.730			
2001	11.033	1.303	130	1,3%
2011	12.278	1.245	125	1,1%
2016	12.856	578	116	0,9%

* Quelle: Statistik Austria

Da die Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken nicht nur von der Bevölkerungsentwicklung sondern auch von Faktoren wie Benzinpreis, Angebot im öffentlichen Verkehr, Parkraumbewirtschaftung in Wien, etc. ist eine Prognose generell schwierig. Ausgehend von der Annahme, dass die Bevölkerung weiterhin in ähnlichem Ausmaß wie bisher wächst und sich sonstige Rahmenbedingungen nicht deutlich ändern, wird eine Zunahme der Kfz-Verkehrsstärken von 1,0 % pro Jahr als realistisch betrachtet.

9.2 KFZ-VERKEHRSERSCHLIUSSUNG

Die Ein- und Ausfahrt des Projektes liegt in der Straße „Am Kraftwerk“, die parallel zur B3 Donau Straße verläuft, auf Höhe der Hofrat-Hugo-Steiner-Gasse (vgl. Abb. 16). Über die Straße „Am Kraftwerk“ erreicht man die B3 an der Kreuzung B3 – Tuttendörfel – Franz-Weymann-Gasse.

Abb. 16: Geplante Ein- und Ausfahrt in der Straße Am Kraft



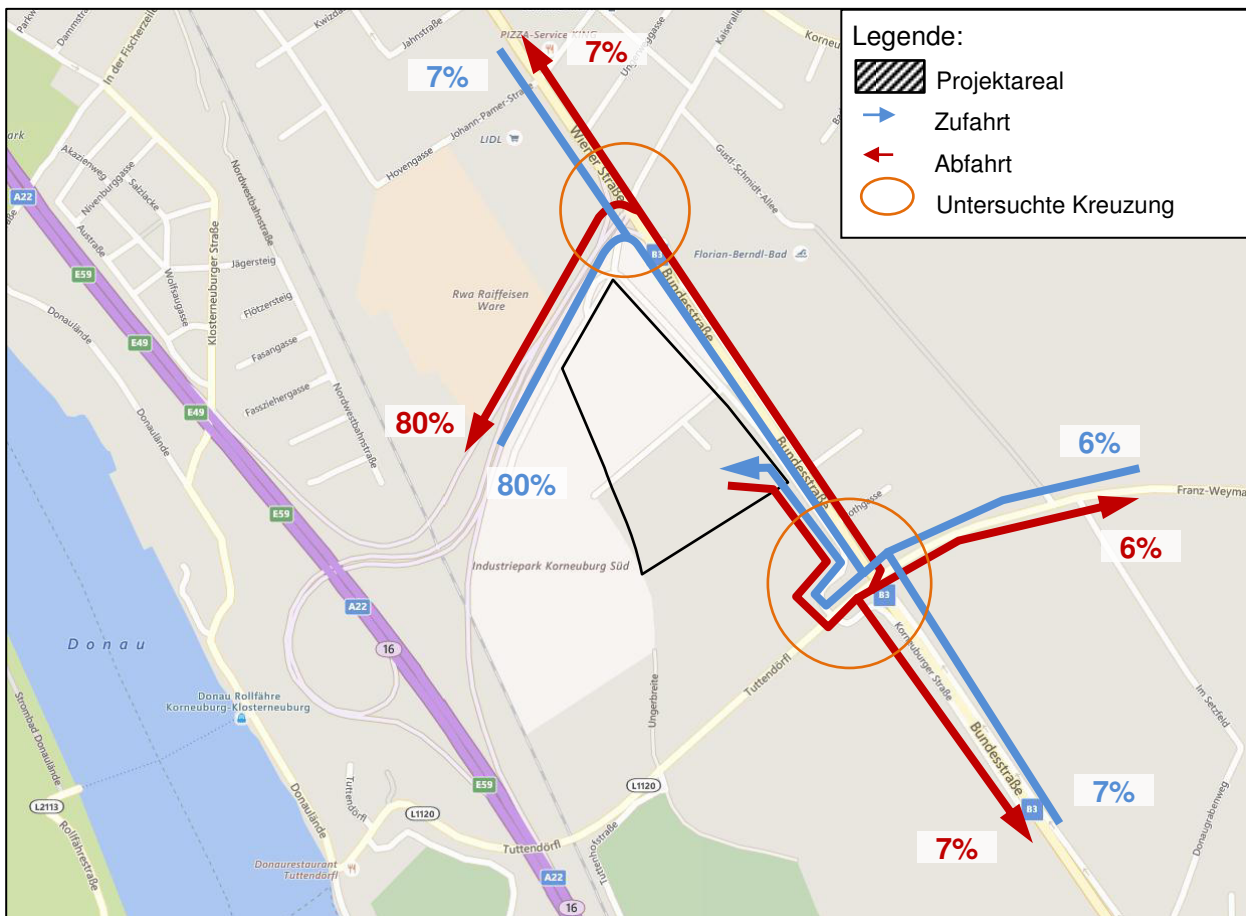
Das Haupttor an der Grundstücksein- und -ausfahrt ist während der Betriebszeiten ständig geöffnet. Für die Zufahrten zum Paketverteilzentrum und zur Systemlogistik gibt es getrennte Zugangskontrollen, die von der Grundstückseinfahrt abgesetzt sind. Dadurch stehen den einfahrenden Fahrzeugen ausreichende Warteflächen auf dem Betriebsgelände zur Verfügung. Negative Auswirkungen auf den Verkehr in der Straße Am Kraftwerk sind damit ausgeschlossen.

Die Straße Am Kraftwerk beschreibt vor der Einmündung in die Straße Tuttendörfel eine S-Kurve. In der S-Kurve ist die Fahrbahn auf Gemeindegrund derart zu verbreitern, dass ein Befahren für Sattelschlepper im Gegenverkehr möglich ist (siehe Schleppkurvenplan im Anhang 5).

9.3 KFZ-VERKEHRSVERTEILUNG

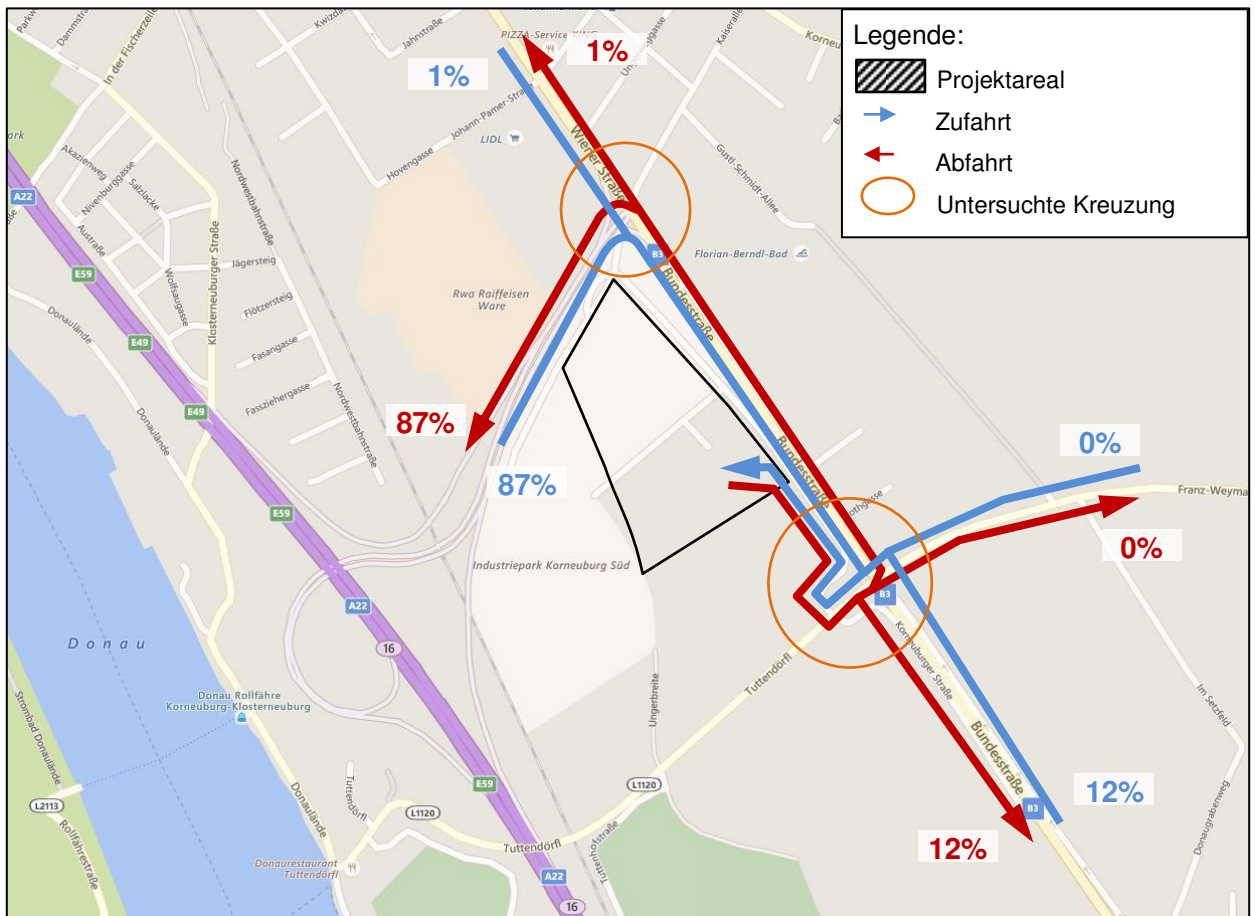
Das Zustellgebiet, das von dem geplanten Paketverteilzentrum bedient werden soll, umfasst die nördlichen Bezirke Wiens sowie Gemeinden nördlich von Wien (vgl. Abb. 4). Für die Zu- und Abfahrt von Lkw ist außerdem das Durchfahrtsverbot für Lkw über 3,5 t für die Gemeinde Korneuburg, zu beachten. Die Verteilung des erzeugten Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet, die den weiteren Berechnungen zu Grunde gelegt wird, ist nachfolgend getrennt nach Verkehrszwecken dargestellt. Die detaillierten Verkehrsstärken sind im Anhang 4 enthalten.

Abb. 17: Verkehrsverteilung Beschäftigte und Besucher (Paketverteilzentrum und Systemlogistik, Fahrzeugtyp: Pkw)



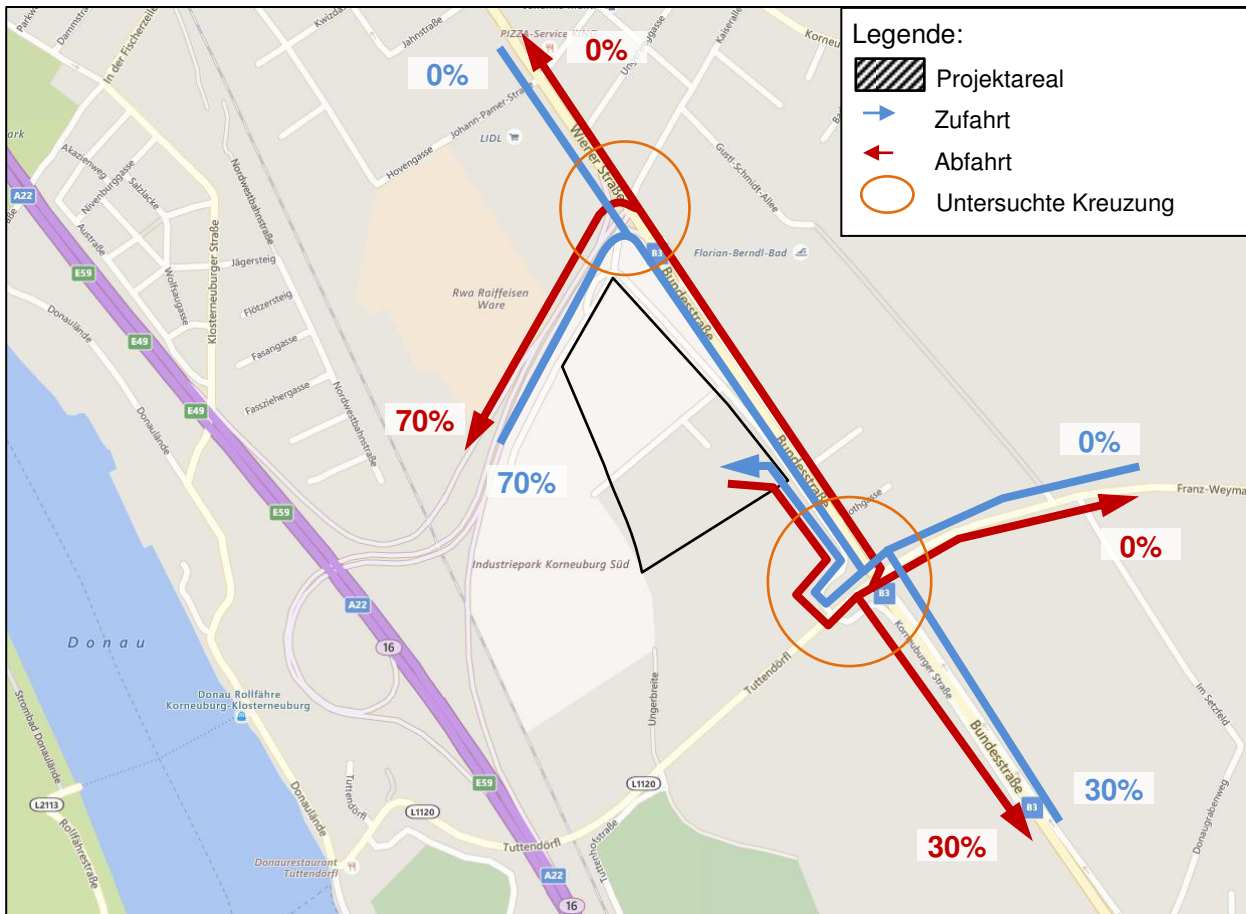
Kartengrundlage: bing.com

Abb. 18: Verkehrsverteilung Zusteller (Paketverteilzentrum, Fahrzeugtyp: Transporter)



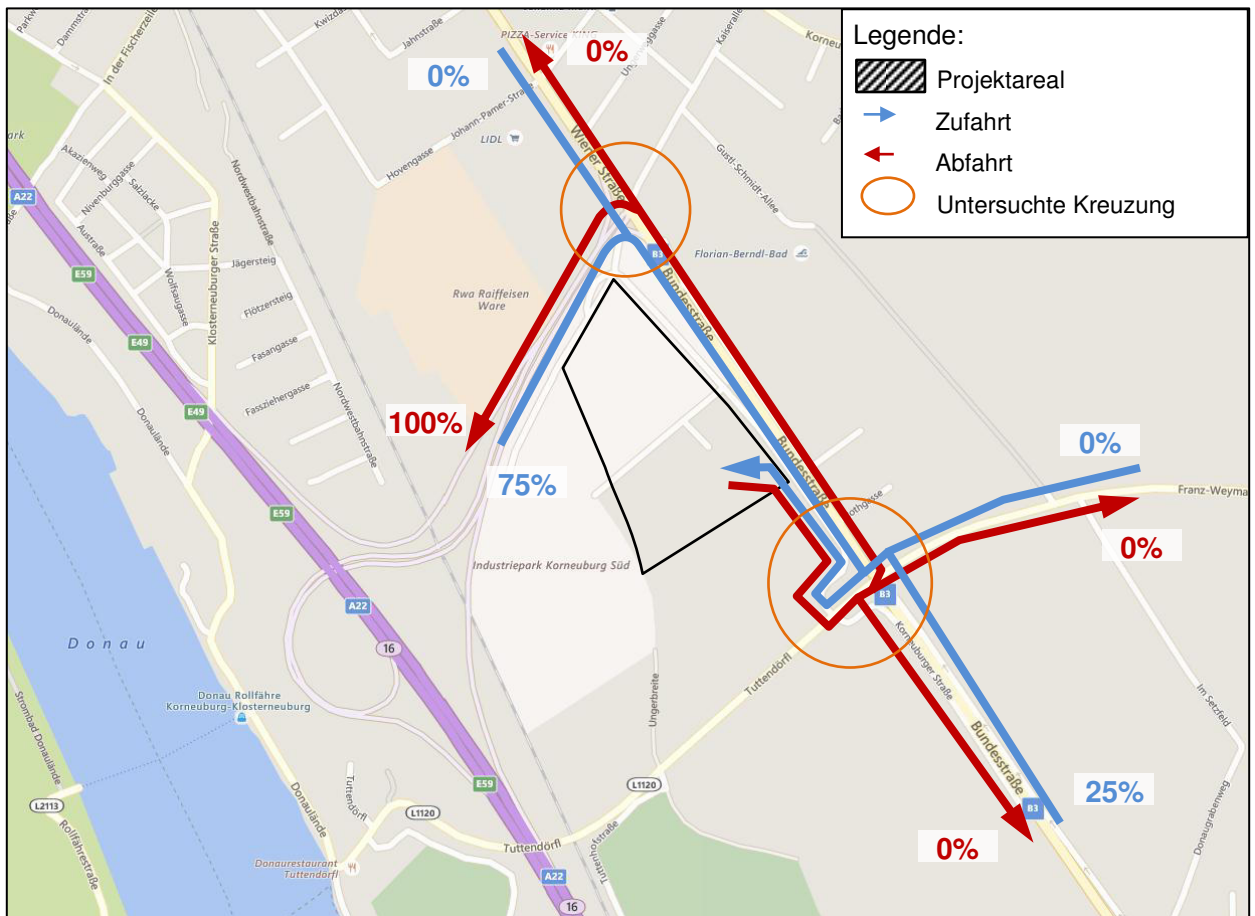
Kartengrundlage: bing.com

Abb. 19: Verkehrsverteilung Kunden (Paketverteilzentrum und Systemlogistik, Fahrzeugtyp Lkw)



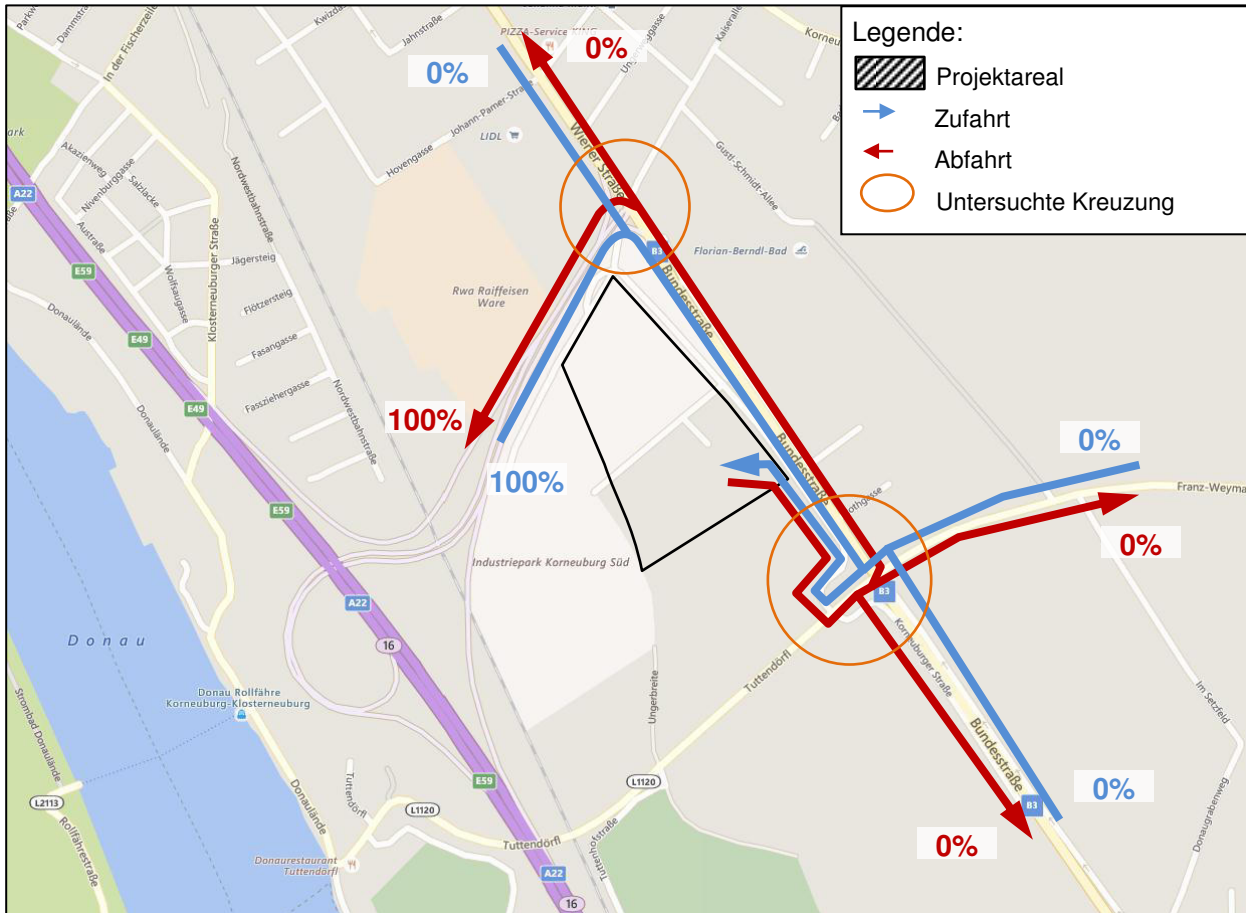
Kartengrundlage: bing.com

Abb. 20: Verkehrsverteilung Vorlauf (Paketverteilzentrum, Fahrzeugtyp Lkw)



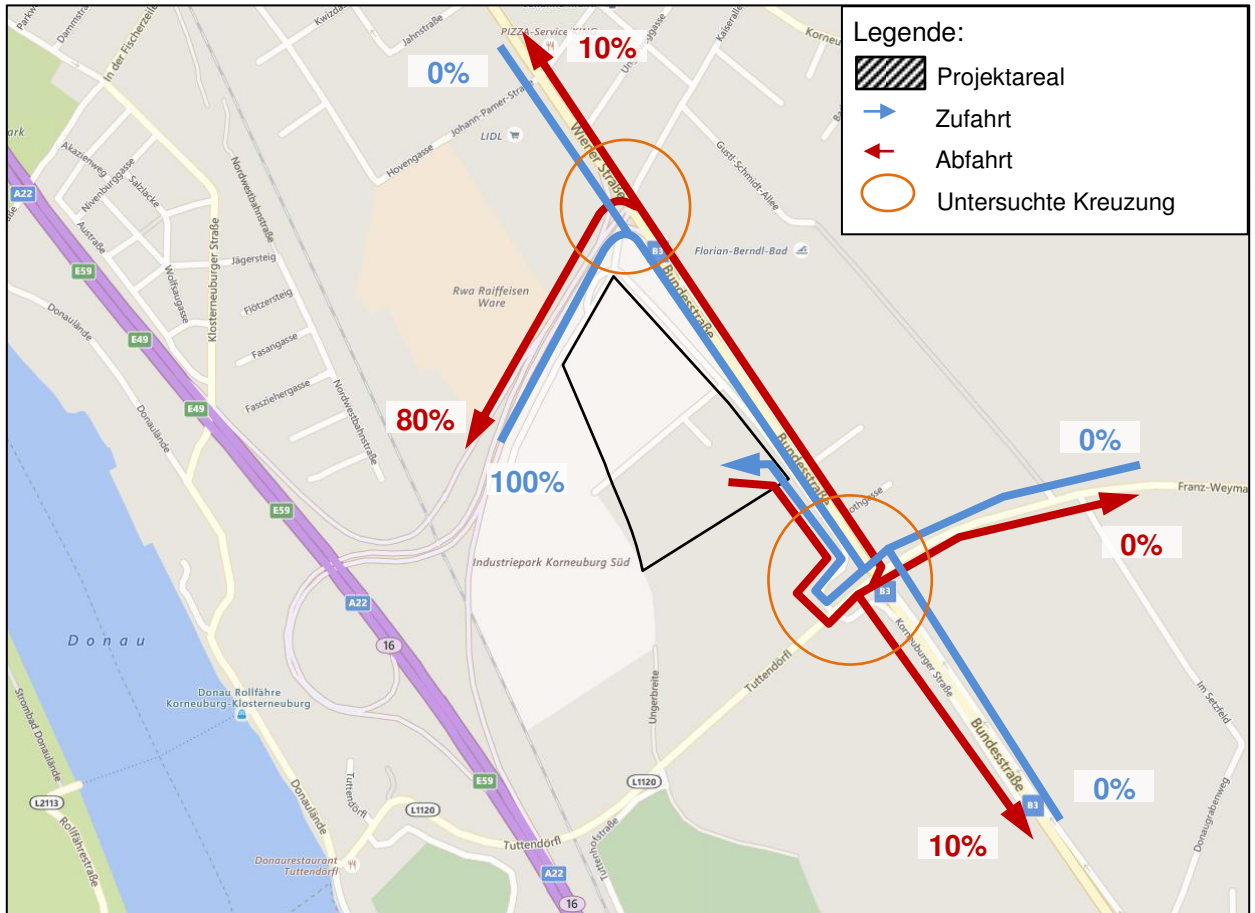
Kartengrundlage: bing.com

Abb. 21: Verkehrsverteilung Hauptlauf (Paketverteilzentrum, Fahrzeugtyp Lkw)



Kartengrundlage: bing.com

Abb. 22: Verkehrsverteilung Nachlauf (Paketverteilzentrum, Fahrzeugtyp Lkw)



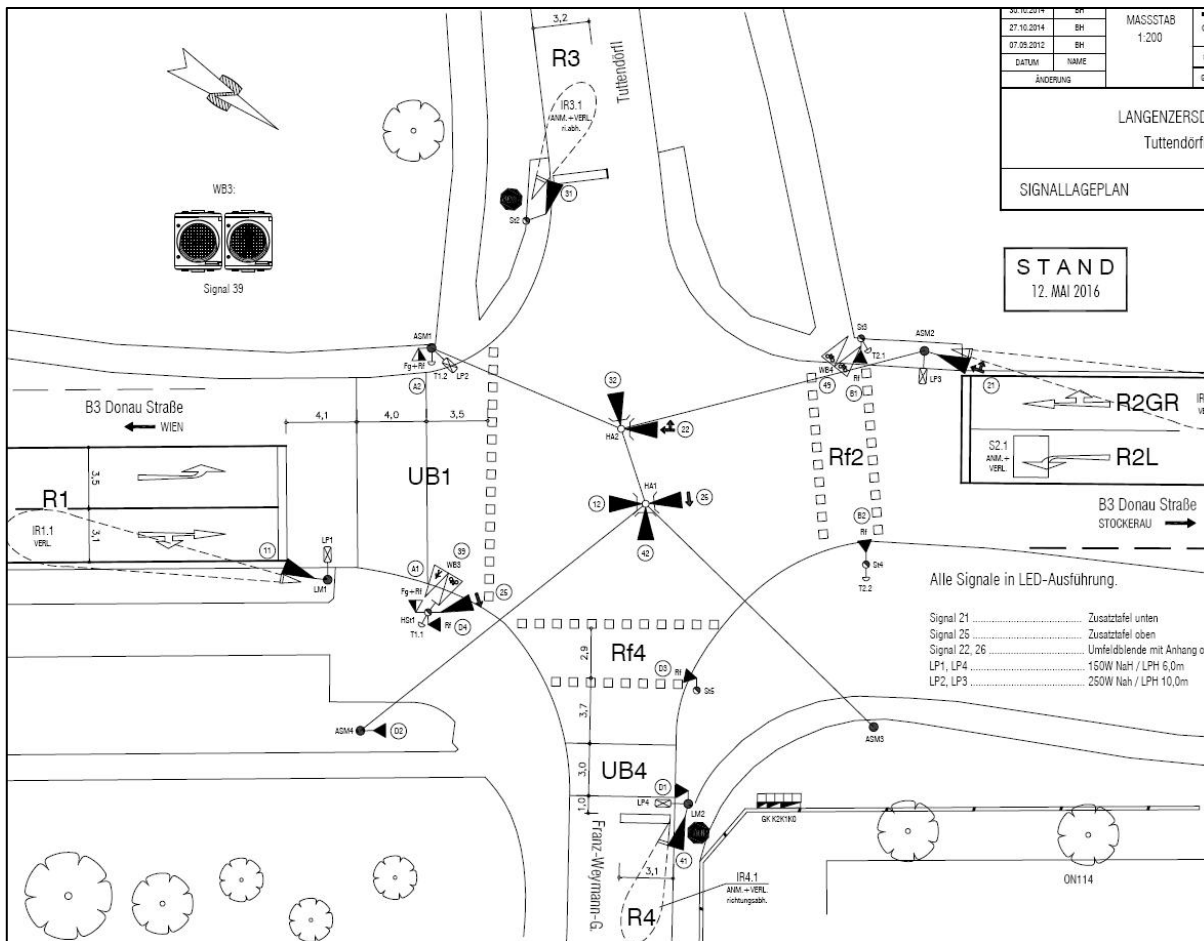
Kartengrundlage: bing.com

9.4 LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN DER KNOTEN

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen der maßgebenden Kreuzungen werden für die Morgen- und für die Nachmittagsspitze durchgeführt. Die Berechnung der Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) erfolgt nach *RVS 05.04.32 /2/*, *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen /3/* sowie *Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung /4/*. Die detaillierten Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in den Anhängen 4 und 5 enthalten. Eine Relationsskizze der Kreuzungen sowie die wichtigsten Kennzahlen werden in der Folge angeführt.

9.4.1 Kreuzung B3 – Tuttendörfel – Franz-Weymann-Gasse (VLSA-geregelt)

Abb. 23: Relationskizze



Quelle: gesig

Abb. 24: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 6, t_u M= 68/ t_u N= 73 s)

Relation B / P	Verkehrslastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		Staulänge	
	B	P	B	P	B	P	B	P
	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N
	Pkw -E/h		s	s			m	m
R1L	3 / 10	10 / 14	22 / 23	22 / 23	0,01 / 0,02	0,02 / 0,02	0 / 0	0 / 0
R1GR	395 / 448	411 / 466	22 / 23	22 / 23	0,61 / 0,71	0,64 / 0,74	30 / 36	30 / 36
R2L	28 / 107	29 / 111	7 / 11	7 / 11	0,15 / 0,39	0,16 / 0,41	0 / 12	0 / 12
R2GR	330 / 360	410 / 491	33 / 39	33 / 39	0,35 / 0,35	0,44 / 0,49	18 / 18	24 / 30
R3LGR	34 / 61	155 / 173	19 / 17	19 / 17	0,07 / 0,14	0,31 / 0,41	0 / 6	12 / 18
R4LGR	156 / 58	166 / 63	19 / 17	19 / 17	0,32 / 0,15	0,34 / 0,16	12 / 6	12 / 6

B - Bestand; P - Prognose; M / N - Morgen / Nachmittag

¹⁾ Verkehrszählung vom Do, 20.10.2016, 5:30 – 9:30 und 16:00 – 20:00 Uhr

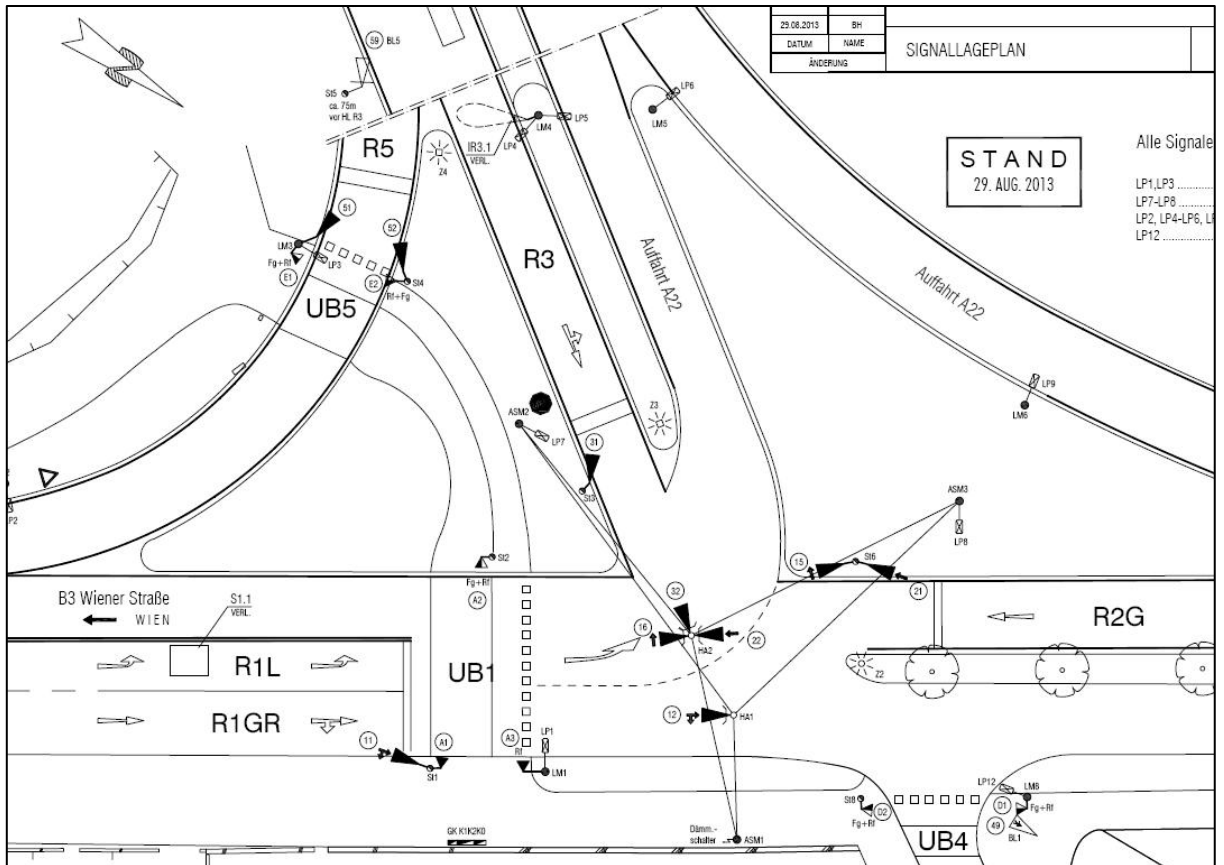
Die Steuerung der VLSA an der Kreuzung B3 – Tuttendörfel ist verkehrsabhängig. Wenn keine Anmeldungen der Nebenrelationen oder Abbieger vorliegen, gibt es Dauergrün für die B3 Donau Straße. Die Phasen für den Linksabbieger von der B3 in Richtung Bisamberg und die Nebenrelationen werden nach Anmeldung geschaltet. Es gibt daher keine feste Phasenfolge. Für die Berechnung in der Spitzenstunde wird mit durchschnittlichen Grünzeiten gerechnet, die vor Ort während der Spitzenstunden gemessen wurden.

Der maximale Sättigungsgrad tritt mit 0,74 in der Relation R1GR (B3 aus Richtung Wien) in der Nachmittagsspitze auf. In der Zufahrt R3 (Tuttendörfel) steigt der Sättigungsgrad in der Morgenspitze von 0,07 auf 0,31 und in der Nachmittagsspitze von 0,14 auf 0,41.

Da es durch eine höhere Belastung der Zufahrt R3 öfter Anmeldungen und Phasenverlängerungen geben wird, ist damit zu rechnen, dass der Sättigungsgrad auf den Hauptrelation (R1, R2) künftig geringfügig über dem berechneten Wert und der Sättigungsgrad in den Nebenrelationen (R3, R4) etwas unter dem berechneten Wert liegen wird. Es gibt aber in allen Relationen ausreichende Kapazitätsreserven, so dass sich die Qualität des Verkehrsablaufs nur unwesentlich ändern wird.

9.4.2 Kreuzung B3 – AST Korneuburg Ost - Kaiserallee (VLSA-geregelt)

Abb. 25: Relationskizze



Quelle: gesig

Abb. 26: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 6, $t_u = 85$ s)

Relation B / P	Verkehrsbelastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		Staulänge	
	B	P	B	P	B	P	B	P
	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N
	Pkw -E/h		s	s			m	m
R1L	306 / 111	422 / 204	23 / 22	23 / 22	0,63 / 0,24	0,87 / 0,44	30 / 12	54 / 24
R1GR	138 / 184	144 / 198	42 / 42	42 / 42	0,14 / 0,19	0,15 / 0,20	12 / 12	12 / 12
R2G	127 / 262	137 / 277	14 / 15	14 / 15	0,39 / 0,74	0,42 / 0,78	18 / 36	18 / 36
R3GL	585 / 738	608 / 768	32 / 32	32 / 32	0,85 / 1,07	0,89 / 1,12	54 / 264	60 / 360
R5R	160 / 307	228 / 432	56 / 55	56 / 55	0,14 / 0,28	0,20 / 0,39	6 / 18	12 / 24

B - Bestand; P - Prognose; M / N - Morgen / Nachmittag

¹⁾ Verkehrszählung vom Do, 20.10.2016, 5:30 – 9:30 und 16 – 20 Uhr

Die Steuerung der VLSA an der Kreuzung B3 – AST Korneuburg Ost – Kaiserallee ist verkehrsabhängig, wobei es eine feste Phasenfolge gibt. Über Detektoren können die Relationen R1L, R2G und R3GL die Grünphasen verlängern. Für die Berechnung der

Spitzenstunde wird mit durchschnittlichen Grünzeiten gerechnet, die vor Ort während der Spitzenstunden gemessen wurden.

In der Relation R1L (Linksabbieger B3 in Richtung A22), die am meisten durch Abfahrten des gegenständlichen Projektes betroffen ist, steigt der rechnerische Sättigungsgrad in der Morgenspitze von 0,63 auf 0,87 und in der Nachmittagsspitze von 0,24 auf 0,44. Die mittlere Staulänge in der Relation R1L beträgt in der Prognoseberechnung am Morgen 54 m. Der vorhandene Stauraum ist mindestens 70 m lang und könnte bei Bedarf verlängert werden, indem die Sperrfläche verkleinert wird.

Der maximale Sättigungsgrad tritt an der Kreuzung mit 1,12 in der Relation R3GL (Abfahrt A22 Richtung Korneuburg) in der Nachmittagsspitze auf. Diese Relation ist bereits im Bestand rechnerisch am Nachmittag überlastet (Sättigungsgrad 1,07). Die vor Ort beobachtete Rückstaulänge (max. 150 m) ist deutlich geringer als die berechnete (Bestand 264 m), da bei längerem Rückstau kleinere Fahrzeugfolgeabstände eingehalten werden und auch vermehrt Gelbfahrten auftreten. Am Vormittag ist die Relation nicht überlastet. Der zusätzliche Verkehr auf dieser Relation ist gänzlich auf die allgemeine Verkehrszunahme zurückzuführen. Die Relation wird durch das gegenständliche Projekt nicht zusätzlich belastet.

10 BEURTEILUNG DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT

Unter der Annahme unveränderter VLSA-Programme kann sowohl an der Kreuzung B3 – Tuttendörfel als auch an der Kreuzung B3 – AST Korneuburg Ost der Verkehr, der durch das Projekt erzeugt wird, mit einer guten Verkehrsqualität abgewickelt werden. In der Prognoseberechnung sind auf allen Relationen, die durch das Projekt zusätzlich belastet werden, noch Kapazitätsreserven vorhanden. An den Kreuzungen im Verlauf der B3 sind keine verkehrlichen Maßnahmen erforderlich.

Zur sicheren Befahrbarkeit im Gegenverkehr für Sattelschlepper ist die Straße Am Kraftwerk in der S-Kurve vor der Einmündung in die Straße Tuttendörfel auf Gemeindegrund zu verbreitern.

Mit den angeführten Maßnahmen wird das Projekt als verkehrsverträglich beurteilt.

11 GLOSSAR

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke bezeichnet die Summe aller Fahrzeuge, die einen bestimmten Querschnitt innerhalb eines Tages passiert. Es handelt sich hierbei um den Mittelwert mehrerer Tage, im Idealfall um den Mittelwert aller Tage eines Jahres (jDTV).

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTV_w)

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen bezeichnet die Summe aller Fahrzeuge, die einen bestimmten Querschnitt innerhalb eines Werktages (Montag bis Freitag) passiert. Es handelt sich hierbei um den Mittelwert mehrerer Werktage, im Idealfall um den Mittelwert aller Werktage eines Jahres (jDTV_w).

Level of Service (LOS)

Der Level of Service dient der Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufes. Der LOS wird in den Stufen A (gute Qualität) bis F (Überlastung) angegeben.

Modal Split

Der Modal Split beschreibt die Verkehrsmittelwahl der Verkehrsteilnehmer. Dabei wird in ÖV, MIV, Radverkehr und Fußverkehr unterschieden. Der MIV wird zudem meist in Pkw-Lenker, Pkw-Mitfahrer und motorisierte Zweiräder untergliedert.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr setzt sich im Wesentlichen aus den Verkehrsmitteln Pkw, Lkw und motorisierten Zweirädern (z.B. Mopeds, Motorräder) zusammen.

Nicht motorisierter Individualverkehr (NMV)

Zu den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern werden Fußgänger und Radfahrer gezählt. Auch Fahrräder mit elektrisch unterstütztem Antrieb (E-Bikes), Roller, Skater u.ä. sind inkludiert.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Unter dem Begriff Öffentlicher Verkehr werden im Wesentlichen die Verkehrsmittel Eisenbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus zusammengefasst.

95 %-Staulänge (SL 95 %)

Mit der 95 %-Staulänge wird jene Staulänge bezeichnet, die in 95 % der Zeit nicht überschritten wird.

Verkehrslichtsignalanlage (VLSA)

Verkehrslichtsignalanlagen (ugs. als „Ampel“ bezeichnet) dienen der zeitlichen Trennung von Verkehrsströmen an Knotenpunkten.

12 VERWENDETE UNTERLAGEN

- /1/ RVS 05.04.31
Verkehrslichtsignalanlagen
Einsatzkriterien
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.
- /2/ RVS 05.04.32
Verkehrslichtsignalanlagen
Planen von Verkehrslichtsignalanlagen
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.
- /3/ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Ausgabe 2009
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Köln, 2001, 2009
- /4/ Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung
Verfasser: W. Schnabel, D. Lohse
Band 1: Straßenverkehrstechnik
Berlin, 2011
- /5/ RVS 03.05.11
Knoten – Planungsgrundsätze
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.

13 FOTODOKUMENTATION

Foto 1: Kreuzung B3 – Tuttendörfel – F.-Weymann-Gasse, Blickrichtung Südosten



Foto 2: Kreuzung B3 – Tuttendörfel, Zufahrt Tuttendörfel



Foto 3: Kreuzung B3 – AST Korneuburg Ost – Kaiserallee, Blickrichtung Nordwesten



Foto 4: Kreuzung B3 – AST Korneuburg Ost – Kaiserallee, Blickrichtung Südosten



Foto 5: Kreuzung B3 – AST Korneuburg Ost – Kaiserallee, Blickrichtung Abfahrt A22



14 ANHANG

- Anhang 1: Auswertung der Verkehrszählungen
- Anhang 2: Ergebnisse der Betriebssimulation
- Anhang 3: Verkehrserzeugung
- Anhang 4: Verkehrsstärken
- Anhang 5: Anbindung Tuttendörfel: Schleppkurven
- Anhang 6: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung B3 – Tuttendörfel – F. Weymann-Gasse
- Anhang 7: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung B3 – AST Korneuburg Ost – Kaiserallee
- Anhang 8: Ergebnis der Grünzeitenmessung

Ergebnis Betriebssimulation Paketverteilzentrum

LKW Typ1	LKW <3.5t bis 18t	Zufahrt						Abfahrt						
LKW Typ2	Sattelzug, WAB-Zug	PRIVAT	ZUS	VL	NL	HL	Kunden	PRIVAT	ZUS	VL	NL	HL	Kunden	
Zeit	Fahrzeug Typ													
00:00	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1						2							
	LKW Typ2													
00:30	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1												2	
	LKW Typ2													
01:00	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
01:30	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
02:00	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1													
	LKW Typ2						9							
02:30	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1												9	
	LKW Typ2													
03:00	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1													
	LKW Typ2						3							
03:30	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1												3	
	LKW Typ2													
04:00	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1						20							
	LKW Typ2							3						
04:30	Privat-PKW	45												
	Post-PKW/Sprinter		5											
	LKW Typ1											20		
	LKW Typ2												3	
05:00	Privat-PKW	70							40					
	Post-PKW/Sprinter		5											
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
05:30	Privat-PKW	40												
	Post-PKW/Sprinter		5											
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
06:00	Privat-PKW	40												
	Post-PKW/Sprinter		5						40					
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
06:30	Privat-PKW	30												
	Post-PKW/Sprinter		5								60			
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
07:00	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter										60			
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
07:30	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter										50			
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
08:00	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter										40			
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
08:30	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
09:00	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1													
	LKW Typ2						1							
09:30	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1												1	
	LKW Typ2													
10:00	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
10:30	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
11:00	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
11:30	Privat-PKW													
	Post-PKW/Sprinter													
	LKW Typ1													
	LKW Typ2													
	Summe		320	265	60	20	30	7	320	265	60	20	30	7

Ergebnis Betriebssimulation Paketverteilzentrum

LKW Typ1	LKW Typ2	Fahrzeug Typ	PRIVAT	ZUS	VL	NL	HL	Kunden	PRIVAT	ZUS	VL	NL	HL	Kunden
		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter												
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
12:00		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter												
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
12:30		Privat-PKW						1						
		Post-PKW/Sprinter												
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
13:00		Privat-PKW						2						1
		Post-PKW/Sprinter												
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
13:30		Privat-PKW							45					
		Post-PKW/Sprinter			45									
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												2
14:00		Privat-PKW							45					
		Post-PKW/Sprinter			45									
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
14:30		Privat-PKW							45					
		Post-PKW/Sprinter			45									
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
15:00		Privat-PKW	40						45					
		Post-PKW/Sprinter			45									
		LKW Typ1												
		LKW Typ2						1						
15:30		Privat-PKW							45					
		Post-PKW/Sprinter			45									
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												1
16:00		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter				3						3		
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
16:30		Privat-PKW	15											
		Post-PKW/Sprinter				3						3		
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
17:00		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter				12				15		12		
		LKW Typ1						4						
		LKW Typ2												
17:30		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter				2						2		
		LKW Typ1												4
		LKW Typ2												
18:00		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter				5						5		
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
18:30		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter				12						12		
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
19:00		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter				14						14		
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
19:30		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter				7						7		
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
20:00		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter				0						0		
		LKW Typ1												
		LKW Typ2						2						
20:30		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter				2						2		
		LKW Typ1												2
		LKW Typ2												
21:00		Privat-PKW	40						55					
		Post-PKW/Sprinter			15									
		LKW Typ1												
		LKW Typ2						1						
21:30		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter												1
		LKW Typ1												
		LKW Typ2												
22:00		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter												
		LKW Typ1												
		LKW Typ2						2	2					
22:30		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter												
		LKW Typ1												2
		LKW Typ2												2
23:00		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter												
		LKW Typ1												
		LKW Typ2						4						
23:30		Privat-PKW												
		Post-PKW/Sprinter												
		LKW Typ1												4
		LKW Typ2												7
		Summe	320	265	60	20	30	7	320	265	60	20	30	7

Ergebnis Betriebssimulation Systemlogistik

LKW Typ1	LKW Typ2	Zugang						Abgang					
Zeit	Fahrzeug Typ	PRIVAT	ZUS	VL	NL	HL	Kunden	PRIVAT	ZUS	VL	NL	HL	Kunden
12:00	Privat-PKW												
	Post-PKW/Sprinter						1						
	LKW Typ1						2						
12:30	LKW Typ2						1						
	Privat-PKW	17						17					
	Post-PKW/Sprinter												1
13:00	LKW Typ1						2						2
	LKW Typ2						1						1
	Privat-PKW												
13:30	Post-PKW/Sprinter						1						1
	LKW Typ1						2						2
	LKW Typ2						1						1
14:00	Privat-PKW												
	Post-PKW/Sprinter						1						1
	LKW Typ1						1						2
14:30	LKW Typ2						1						1
	Privat-PKW							4					
	Post-PKW/Sprinter						1						1
15:00	LKW Typ1						1						1
	LKW Typ2						1						1
	Privat-PKW												
15:30	Post-PKW/Sprinter												
	LKW Typ1												
	LKW Typ2												1
16:00	Privat-PKW							4					
	Post-PKW/Sprinter												
	LKW Typ1												
16:30	LKW Typ2												
	Privat-PKW												
	Post-PKW/Sprinter												
17:00	LKW Typ1												
	LKW Typ2												
	Privat-PKW												
17:30	Post-PKW/Sprinter												
	LKW Typ1												
	LKW Typ2												
18:00	Privat-PKW												
	Post-PKW/Sprinter												
	LKW Typ1												
18:30	LKW Typ2												
	Privat-PKW												
	Post-PKW/Sprinter												
19:00	LKW Typ1												
	LKW Typ2												
	Privat-PKW												
19:30	Post-PKW/Sprinter												
	LKW Typ1												
	LKW Typ2												
20:00	Privat-PKW												
	Post-PKW/Sprinter												
	LKW Typ1												
20:30	LKW Typ2												
	Privat-PKW												
	Post-PKW/Sprinter												
21:00	LKW Typ1												
	LKW Typ2												
	Privat-PKW							17					
21:30	Post-PKW/Sprinter												
	LKW Typ1												
	LKW Typ2												
22:00	Privat-PKW												
	Post-PKW/Sprinter												
	LKW Typ1												
22:30	LKW Typ2												
	Privat-PKW												
	Post-PKW/Sprinter												
23:00	LKW Typ1												
	LKW Typ2												
	Privat-PKW												
23:30	Post-PKW/Sprinter												
	LKW Typ1												
	LKW Typ2												
Summe		42	0	0	0	0	40	42	0	0	0	0	40

Verkehrserzeugung - Besucher/Kunden

Nutzung	Bemessungskriterium		Wege pro [BK]	Wege/Tag	MIV Anteil [%]	Besetz.Grad [MIV]	ÖV	NMV	Cross-Selling- Anteil	Turn-In-Anteil	DTV-MIV [Fahrten/Tag]	DTV-ÖV [Fahrten/Tag]	DTV-NMV [Wege/Tag]	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
	[BK]	Pkw												Zufahrt [%]	Abfahrt [%]	Zufahrt [%]	Abfahrt [%]	Zufahrt [Pkw-E/h]	Abfahrt [Pkw-E/h]	Zufahrt [Kfz/h]	Abfahrt [Kfz/h]
Verteilzentrum - Besucher/Kunden	6	Pkw	2,00	12	100%	1,00	0%	0%	0%	0%	12	0	0	0,00%	0,00%	10,00%	10,00%	0/1	0/1	0/1	0/1
Systemlogistik - Besucher/Kunden	8	Pkw	2,00	16	100%	1,00	0%	0%	0%	0%	16	0	0	0,00%	0,00%	10,00%	10,00%	0/1	0/1	0/1	0/1
Summe	14			28							28	0	0					0,2	0,2	0,2	0,2

Verkehrserzeugung - Personal

Nutzung	Bemessungskriterium		[BK] pro Personal bzw. Bewohner	Personal bzw. Bewohner [B]	Anzahl der Wege pro [B] Personal 2,50 Bewohner 3,00	Wege / Tag	MIV Anteil [%]	Besetz. Grad [MIV]	ÖV	NMV	DTV-MIV [Fahrten/Tag]	DTV-ÖV [Fahrten/Tag]	DTV-NMV [Wege/Tag]	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
	[BK]	Beschäftigte												Zufahrt [%]	Abfahrt [%]	Zufahrt [%]	Abfahrt [%]	Zufahrt [Pkw-E/h]	Abfahrt [Pkw-E/h]	Zufahrt [Kfz/h]	Abfahrt [Kfz/h]
Verteilzentrum - Beschäftigte	362	Beschäftigte	1,00	362	2,00	724	100%	1,00	0%	0%	724	0	0	11%	0%	11%	28%	40/40	0/100	40/40	0/100
Systemlogistik - Beschäftigte	42	Beschäftigte	1,00	42	2,00	84	100%	1,00	0%	0%	84	0	0	60%	0%	0%	10%	25/0	0/4	25/0	0/4
Summe	404			404		808					808	0	0					65/40	0/104	65/40	0/104

Verkehrserzeugung - Anlieferung

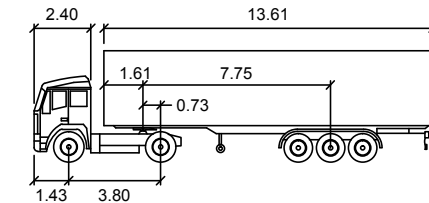
Nutzung	Lkw/Tag	Lkw/24h [Fahrten/Tag]	Umrechnungs- faktor Lkw in Pkw-E	Pkw-E/24h [Fahrten/Tag]	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
					Zufahrt [%]	Abfahrt [%]	Zufahrt [%]	Abfahrt [%]	Zufahrt [Pkw-E/h]	Abfahrt [Pkw-E/h]	Zufahrt [Kfz/h]	Abfahrt [Kfz/h]
Verteilzentrum - Kunden (Lkw)	7	14	2,5	35	5%	0%	5%	5%	1/1	0/1	0/0	0/0
Verteilzentrum - Zusteller (Transporter)	250	500	1,0	500	2%	48%	36%	0%	5/90	120/0	5/90	120/0
Verteilzentrum - VL (Lkw)	60	120	2,5	300	0%	0%	0%	0%	0/0	0/0	0/0	0/0
Verteilzentrum - NL (Lkw)	20	40	2,5	100	0%	0%	0%	0%	0/0	0/0	0/0	0/0
Verteilzentrum - HL (Lkw)	30	60	2,5	150	0%	0%	0%	0%	0/0	0/0	0/0	0/0
Systemlogistik - Kunden (Lkw)	40	80	2,5	200	18%	0%	3%	8%	18/3	0/8	7/1	0/3
Summe	407	814		1.285					24/94	120/9	12/91	120/3

Gesamtverkehrserzeugung des Vorhabens

Nutzung	exkl. Turn-In [Untersuchungsgebiet]						inkl. Turn-In [Projektsgebiet]						Spitzenstunde [Kfz/h]		Verlagerung des Verkehrs Turn-In		Abminderung der Verkehrserz. Cross-Selling			
	DTV-MIV		DTV-ÖV		DTV-NMV		DTV-MIV		DTV-ÖV		DTV-NMV		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag			
	[Fahrten/Tag]	[Wege/Tag]	[Fahrten/Tag]	[Wege/Tag]	[Fahrten/Tag]	[Wege/Tag]	[Fahrten/Tag]	[Wege/Tag]	[Fahrten/Tag]	[Wege/Tag]	[Fahrten/Tag]	[Wege/Tag]	Zufahrt [Pkw-E/h]	Abfahrt [Pkw-E/h]	Zufahrt [Kfz/h]	Abfahrt [Kfz/h]	Zufahrt [Fzgn/h]	Abfahrt [Fzgn/h]	Zufahrt [Pkw-E/h & Kfz/h]	Abfahrt [Pkw-E/h & Kfz/h]
Verteilzentrum - Besucher/Kunden	12	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0/1	0/1	0/1	0/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Systemlogistik - Besucher/Kunden	16	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0/1	0/1	0/1	0/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Verteilzentrum - Beschäftigte	724	0	0	0	724	0	0	724	0	0	0	40/40	0/100	40/40	0/100	0/0	0/0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Systemlogistik - Beschäftigte	84	0	0	0	84	0	0	84	0	0	0	25/0	0/4	25/0	0/4	0/0	0/0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Verteilzentrum - Kunden (Lkw)	14	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	1/1	0/1	0/0	0/0	0/0	0/0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Verteilzentrum - Zusteller (Transporter)	500	0	0	0	500	0	0	500	0	0	0	5/90	120/0	5/90	120/0	0/0	0/0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Verteilzentrum - VL (Lkw)	120	0	0	0	120	0	0	120	0	0	0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Verteilzentrum - NL (Lkw)	40	0	0	0	40	0	0	40	0	0	0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Verteilzentrum - HL (Lkw)	60	0	0	0	60	0	0	60	0	0	0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Systemlogistik - Kunden (Lkw)	80	0	0	0	80	0	0	80	0	0	0	18/3	0/8	7/1	0/3	0/0	0/0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Summe	1.650	0	0	0	1.650	0	0	1.650	0	0	0	89/136	120/115	77/133	120/109	0/0	0/0	0	0	0

Verkehrsbelastungen

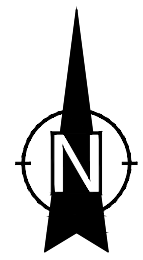
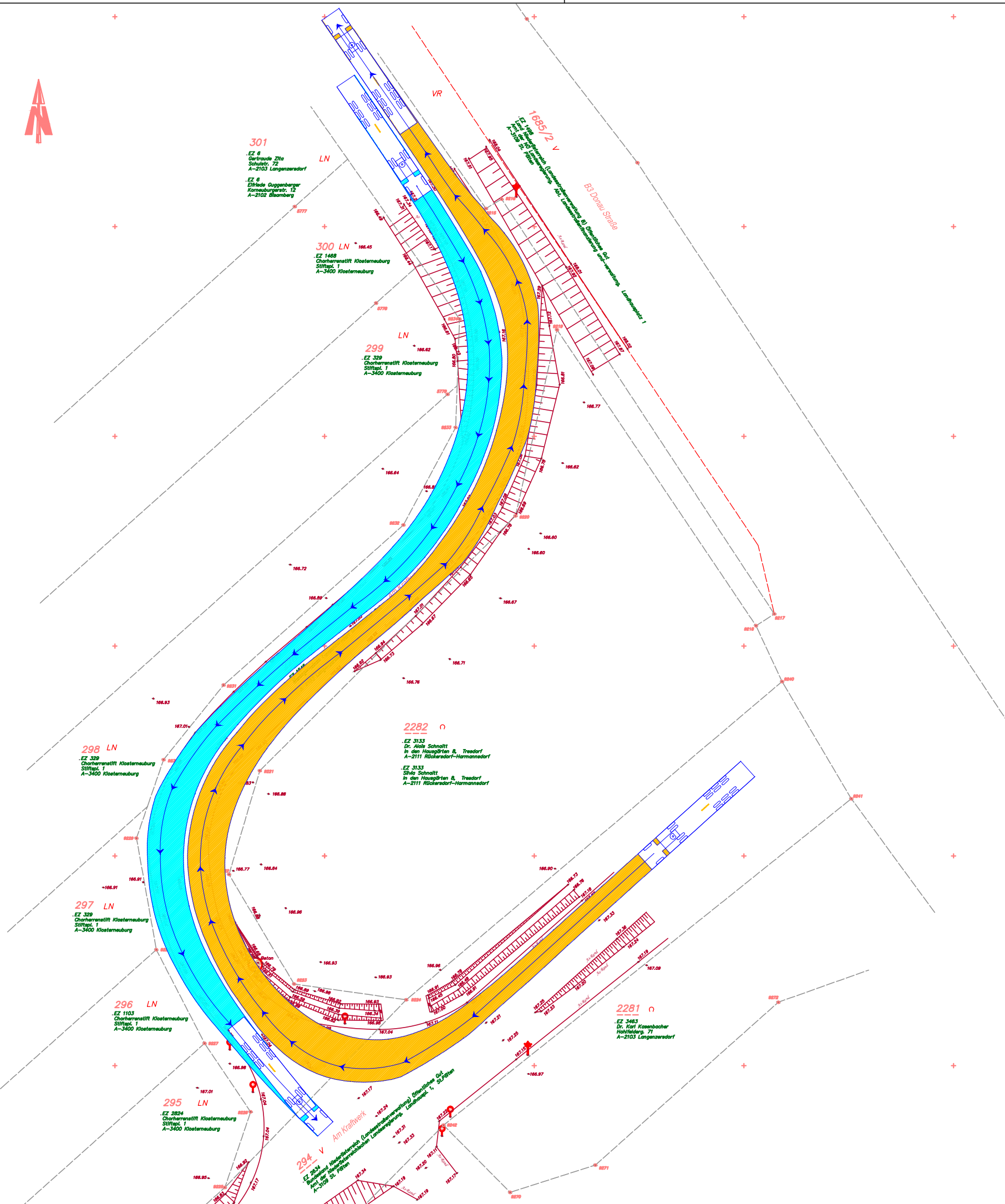
Kreuzungsindex	Nutzungsindex																				2016					Belastungen (Pkw-E/h)				
	Kreuzung		1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		2020	Bestand	Grundbelastung 2020	Verkehrserzeugung	Prognose 2020			
	Name	Relation	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	1.00%	Morgen/Nachmittag						
DTV-MIV (Kfz/24h)		6	6	8	8	362	362	42	42	7	7	250	250	60	60	20	20	30	30	40	40	Best.=1.000 DTV								
Verkehrserzeugung (Kfz/h)		0/1	0/1	0/1	0/1	40/40	0/100	25/0	0/4	0/0	0/0	5/90	120/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	7/1	0/3	Prog.=1.000 DTV								
Verkehrserzeugung (Pkw-E/h)		0/1	0/1	0/1	0/1	40/40	0/100	25/0	0/4	1/1	0/1	5/90	120/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	18/3	0/8	Berechnung								
1	Wiener Str. B5 - AST KO Ost - Kaiserallee	R1L	80%		80%		80%		80%		70%		87%		100%		80%		100%		70%	2016/2020/1	LKW-Anteil	Bestand	Grundbelastung 2020	-	Prognose 2020			
		R1G	7%		7%		7%		7%				1%										2016/2020/1	2,0/0,9	306/111	318/116	104/91	422/207		
		R1R																						2016/2020/1	2,4/0,6	130/178	135/185	1,7	136/192	
		R2L																						2016/2020/1	0,0/0,0	8/6	8/6	0/0	8/6	
		R2G	7%		7%		7%		7%				1%											2016/2020/1	0,0	0/0	0/0	0/0	0/0	
		R2R																							2016/2020/1	1,6/1,9	127/262	132/273	5/4	137/277
		R3L																							2016/2020/1	3,6/0,9	700/574	728/597	0/0	728/597
		R3G																							2016/2020/1	7,5/2,1	529/633	550/659	0/0	550/659
		R3R																							2016/2020/1	0,0/0,0	56/105	58/109	0/0	58/109
		R5L																							2016/2020/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R5G																							2016/2020/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
R5R	80%		80%		80%		80%		70%		87%		75%		100%		100%		70%			2016/2020/1	5,3/1,0	160/307	166/319	70/115	236/434			
2	B3 - Turndorfstr. F. - Weymann-Gasse	R1L	7%		7%		7%		30%				25%								30%	2016/2020/1	0,0/0,0	3/10	3/10	10/4	13/14			
		R1G																						2016/2020/1	1,0/0,7	389/445	405/463	0/0	405/463	
		R1R																						2016/2020/1	0,0/0,0	6/3	6/3	0/0	6/3	
		R2L																						2016/2020/1	0,0/0,0	28/107	29/111	0/0	29/111	
		R2G																						2016/2020/1	1,0/1,0	294/302	306/314	0/0	306/314	
		R2R	87%		87%		87%		87%		70%		88%		75%		100%		100%		70%			2016/2020/1	8,8/0,0	36/58	37/60	74/119	111/179	
		R3L		87%		87%		87%		87%		70%		88%		75%		100%		90%		100%		2016/2020/1	7,4/0,0	29/39	30/41	106/99	136/140	
		R3G		6%		6%		6%		6%															2016/2020/1	0,0/0,0	1/12	1/12	0/6	1/8
		R3R		7%		7%		7%		7%		30%		12%					10%			30%			2016/2020/1	0,0/0,0	4/10	4/10	14/10	18/20
		R4L																							2016/2020/1	0,0/0,0	16/2	17/2	0/0	17/2
R4G	6%		6%		6%		6%															2016/2020/1	0,0/0,0	8/3	8/3	4/3	12/6			
R4R																							2016/2020/1	1,5/0,0	132/53	137/55	0/0	137/55		



SATTELZUG
16.50 Meter

Breite Zugmaschine	: 2.50	Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Breite Anhänger	: 2.50	Lenkwinkel	: 39.0
Achsbreite inkl Reifen der Zugmaschine	: 2.50	Gelenkwinkel	: 76.0
Achsbreite inkl Reifen des Anhängers	: 2.50		

X=354875
Y=900



Paketverteilzentrum Langenzersdorf Anbindung Tuttendörfel	
/ROSINAK & PARTNER/ Ziviltechniker GmbH A-1050 WIEN, SCHLOSSGASSE 11 TEL: 5440707, FAX: 5440727 e-mail: office@rosinak.at	GZ: 16682
	Maßstab: 1:500
	Datum: 29.11.2016
	Bearb.: beyer

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: B3 - Tuttendörfel - F.-Weymann-Gasse, Tu [Morgen/Nachmittag] = 68/73 [s] - BESTAND						
Spitzenstundenfaktor =	1,00					
Strom Nr.	1	2	3	4	5	6
Relation	R1L	R1GR	R2L	R2GR	R3LGR	R4LGR
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:						
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	1,00	0,90	0,98	0,90	0,86
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	1,00	0,90	0,97	0,91	0,86
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	0,90	1,00	0,90	0,98	0,90	0,86
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,90	1,00	0,90	0,97	0,91	0,86
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.800	1.995	1.800	1.962	1.793	1.723
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.800	1.998	1.800	1.945	1.818	1.717
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=68,0	Tu=68,0	Tu=68,0	Tu=68,0	Tu=68,0	Tu=68,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=73,0	Tu=73,0	Tu=73,0	Tu=73,0	Tu=73,0	Tu=73,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	52,9	52,9	52,9	52,9	52,9	52,9
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	49,3	49,3	49,3	49,3	49,3	49,3
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=22,0	Gz=22,0	Gz=7,0	Gz=33,0	Gz=19,0	Gz=19,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=23,0	Gz=23,0	Gz=11,0	Gz=39,0	Gz=17,0	Gz=17,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	582	645	185	952	501	481
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	567	629	271	1.039	423	400
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	3	395	28	330	34	156
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	10	448	107	360	61	58
Sättigungsgrad - Morgen	0,01	0,61	0,15	0,35	0,07	0,32
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,02	0,71	0,39	0,35	0,14	0,15
Rückstauerechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen						
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	15,6	15,6	27,4	9,0	17,7	17,7
Zahl der Halte n1 [Pkw]	0	4	0	2	0	2
Zahl der Halte n2 [Pkw]	0	5	0	3	0	2
mittlere Staulänge [m]	0	30	0	18	0	12
Dimensionierungsstaulänge [m]	0	36	6	24	6	18
vorhandene Aufstelllänge [m]	24	300	90	300	300	300
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Rückstauerechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag						
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	17,1	21,5	26,3	7,9	21,5	21,5
Zahl der Halte n1 [Pkw]	0	6	2	2	1	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	0	6	2	3	1	1
mittlere Staulänge [m]	0	36	12	18	6	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	0	42	12	24	6	6
vorhandene Aufstelllänge [m]	24	300	90	300	300	300
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: B3 - Tuttendörfel - F.-Weymann-Gasse, Tu [Morgen/Nachmittag] = 68/73 [s] - PROGNOSE 2020						
Spitzenstundenfaktor =	1,00					
Strom Nr.	1	2	3	4	5	6
Relation	R1L	R1GR	R2L	R2GR	R3LGR	R4LGR
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:						
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	1,00	0,90	0,96	0,89	0,86
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	1,00	0,90	0,94	0,90	0,86
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	0,90	1,00	0,90	0,96	0,89	0,86
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,90	1,00	0,90	0,94	0,90	0,86
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.800	1.995	1.800	1.910	1.789	1.729
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.800	1.998	1.800	1.880	1.806	1.728
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=68,0	Tu=68,0	Tu=68,0	Tu=68,0	Tu=68,0	Tu=68,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=73,0	Tu=73,0	Tu=73,0	Tu=73,0	Tu=73,0	Tu=73,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	52,9	52,9	52,9	52,9	52,9	52,9
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	49,3	49,3	49,3	49,3	49,3	49,3
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=22,0	Gz=22,0	Gz=7,0	Gz=33,0	Gz=19,0	Gz=19,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=23,0	Gz=23,0	Gz=11,0	Gz=39,0	Gz=17,0	Gz=17,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	582	645	185	926	499	483
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	567	629	271	1.004	421	402
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	13	411	29	417	155	166
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	14	466	111	493	178	63
Sättigungsgrad - Morgen	0,02	0,64	0,16	0,45	0,31	0,34
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,02	0,74	0,41	0,49	0,42	0,16
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen						
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	15,6	15,6	27,4	9,0	17,7	17,7
Zahl der Halte n1 [Pkw]	0	4	0	3	2	2
Zahl der Halte n2 [Pkw]	0	5	0	4	2	2
mittlere Staulänge [m]	0	30	0	24	12	12
Dimensionierungsstaulänge [m]	0	36	6	30	18	18
vorhandene Aufstelllänge [m]	24	300	90	300	300	300
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag						
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	17,1	23,5	26,3	7,9	21,5	21,5
Zahl der Halte n1 [Pkw]	0	6	2	3	2	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	0	6	2	5	3	1
mittlere Staulänge [m]	0	36	12	30	18	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	0	48	12	36	18	6
vorhandene Aufstelllänge [m]	24	300	90	300	300	300
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Wiener Str. B3 - AST KO Ost - Kaiserallee, Tu [Morgen/Nachmittag] = 85/85 [s] - BESTAND					
Spitzenstundenfaktor =	1,00				
Strom Nr.	1	2	3	4	4
Relation	R1L	R1GR	R2G	R3GL	R5R
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:					
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	0,99	1,00	0,91	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	0,99	1,00	0,91	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	0,90	0,99	1,00	0,91	0,85
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,90	0,99	1,00	0,91	0,85
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.800	1.980	2.000	1.817	1.700
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.800	1.989	2.000	1.826	1.700
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	42,4	42,4	42,4	42,4	42,4
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	42,4	42,4	42,4	42,4	42,4
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=23,0	Gz=42,0	Gz=14,0	Gz=32,0	Gz=56,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=22,0	Gz=42,0	Gz=15,0	Gz=32,0	Gz=55,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	488	979	330	685	1.121
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	466	984	353	688	1.101
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	306	138	127	585	160
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	111	184	262	738	307
Sättigungsgrad - Morgen	0,63	0,14	0,39	0,85	0,14
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,24	0,19	0,74	1,07	0,28
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen					
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	22,6	10,9	29,7	28,7	4,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	5	1	2	9	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	5	2	3	9	1
mittlere Staulänge [m]	30	12	18	54	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	36	12	18	60	12
vorhandene Aufstelllänge [m]	72	300	300	300	300
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	2,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag					
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	23,3	10,9	41,2	186,6	5,3
Zahl der Halte n1 [Pkw]	2	2	6	44	2
Zahl der Halte n2 [Pkw]	2	2	5	11	3
mittlere Staulänge [m]	12	12	36	264	18
Dimensionierungsstaulänge [m]	12	18	36	78	18
vorhandene Aufstelllänge [m]	72	300	300	300	300
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	5,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Wiener Str. B3 - AST KO Ost - Kaiserallee, Tu [Morgen/Nachmittag] = 85/85 [s] - PROGNOSE 2020					
Spitzenstundenfaktor =	1,00				
Strom Nr.	1	2	3	4	4
Relation	R1L	R1GR	R2G	R3GL	R5R
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:					
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	0,99	1,00	0,91	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	0,99	1,00	0,91	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	0,90	0,99	1,00	0,91	0,85
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,90	0,99	1,00	0,91	0,85
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.800	1.981	2.000	1.817	1.700
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.800	1.989	2.000	1.826	1.700
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0	Tu=85,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	42,4	42,4	42,4	42,4	42,4
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	42,4	42,4	42,4	42,4	42,4
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=23,0	Gz=42,0	Gz=14,0	Gz=32,0	Gz=56,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=22,0	Gz=42,0	Gz=15,0	Gz=32,0	Gz=55,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	488	980	330	685	1.121
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	466	984	353	688	1.101
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	422	144	137	608	236
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	207	198	277	768	434
Sättigungsgrad - Morgen	0,87	0,15	0,42	0,89	0,21
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,44	0,20	0,78	1,12	0,39
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen					
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	42,1	10,9	29,7	30,6	4,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	9	1	2	10	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	7	2	3	9	2
mittlere Staulänge [m]	54	12	18	60	12
Dimensionierungsstaulänge [m]	54	12	18	66	12
vorhandene Aufstelllänge [m]	72	300	300	300	300
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	7,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag					
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	23,3	10,9	46,8	252,4	5,3
Zahl der Halte n1 [Pkw]	3	2	6	60	2
Zahl der Halte n2 [Pkw]	4	2	5	11	4
mittlere Staulänge [m]	24	12	36	360	24
Dimensionierungsstaulänge [m]	24	18	36	84	24
vorhandene Aufstelllänge [m]	72	300	300	300	300
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	2,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%

Ergebnis Grünzeitenmessung

Kreuzung: B3 - AST Korneubrug Ost - Kaiserallee

Vormittag ab 07:20

	TU	R1GR	R1L	R2G	R3GL	R3R
	85	42	25	12	32	58
	85	42	19	18	32	52
	85	42	25	12	32	58
	85	42	25	12	32	58
	85	42	19	18	32	52
	85	42	19	18	32	52
	85	42	25	12	32	58
	85	42	25	12	32	58
	85	42	19	18	32	52
	85	42	25	12	32	58
	85	42	25	12	32	58
Mittelwert	85	42	23	14	32	56

Nachmittag ab 16:30

	TU	R1GR	R1L	R2G	R3GL	R3R
	85	42	19	18	32	52
	85	42	19	18	32	52
	85	42	25	12	32	58
	85	42	25	12	32	58
	85	42	19	18	32	52
	85	42	25	12	32	58
	85	42	25	12	32	58
	85	42	19	18	32	52
	85	42	25	12	32	58
	85	42	25	12	32	58
	85	42	19	18	32	52
	85	42	19	18	32	52
	85	42	23	14	32	56
	85	42	19	18	32	52
Mittelwert	85	42	22	15	32	55

Kreuzung: B3 - Tuttendörfel - Franz-Weymann-Gasse

Vormittag ab 7:05

	TU	R1LGR	R2GR	R2L	R3LGR	R4LGR
	71	21	37	10	17	17
	73	19	38	13	18	18
	71	19	36	11	18	18
	61	25	25	0	19	19
	69	14	34	14	18	18
	63	25	25	0	21	21
	69	18	34	10	18	18
	72	21	37	10	18	18
	63	25	25	0	21	21
	66	14	34	14	15	15
	75	37	37	0	21	21
Mittelwert	68	22	33	7	19	19

Nachmittag ab 16:17

	TU	R1LGR	R2GR	R2L	R3LGR	R4LGR
	56	18	18	0	21	21
	67	19	35	10	15	15
	84	34	52	12	15	15
	69	20	38	12	14	14
	78	21	43	16	18	18
	76	21	38	11	21	21
	53	18	18	0	18	18
	82	28	47	13	18	18
	74	21	39	12	18	18
Mittelwert	73	23	39	11	17	17

Paketverteilzentrum Langenzersdorf

Ergänzende Stellungnahme vom 21.12.2016

Gemäß der Besprechung im Gemeindeamt am 20.12.2016 wird eine zusätzliche Leistungsfähigkeitsberechnung für die Kreuzung B3 – AST Korneuburg Ost auf Basis von Verkehrsstärken des Amtes der NÖ Landesregierung durchgeführt. Die Verkehrsstärken sind einer Verkehrsuntersuchung von arealConsult¹ aus dem Jahr 2014 entnommen. In dieser Untersuchung wurden Verkehrsstärken einer Zählung aus dem Jahr 2011 auf das Jahr 2014 hochgerechnet, wobei die Methodik der Hochrechnung aus dem Gutachten heraus nicht nachvollziehbar ist².

Die auf 2014 hochgerechneten Verkehrsstärken liegen für fast alle Relationen in der gleichen Größenordnung wie die Zählung von Rosinak & Partner vom Oktober 2016, lediglich die Relation von der A22 kommend in Richtung Korneuburg weist um ca. 20 % höhere Verkehrsstärken auf. Auf Basis dieser Verkehrsstärken des Amtes der NÖ Landesregierung wird die Leistungsfähigkeitsberechnung für das Projekt der Post AG – mit den gleichen Ansätzen hinsichtlich allgemeiner Verkehrszunahme (1% jährlich) Verkehrserzeugung – durchgeführt. Die Berechnungsergebnisse sind in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Leistungsfähigkeitsberechnung Prognose mit Projekt der Post AG

Relation B / P	Verkehrslastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		Staulänge	
	B	P	B	P	B	P	B	P
	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N
	Pkw -E/h		s	s			m	m
R1L	311 / 168	428 / 266	23 / 22	23 / 22	0,64 / 0,36	0,88 / 0,57	30 / 18	54 / 30
R1GR	394 / 217	411 / 233	42 / 42	42 / 42	0,40 / 0,22	0,42 / 0,24	30 / 18	30 / 18
R2G	175 / 215	187 / 228	14 / 15	14 / 15	0,53 / 0,61	0,57 / 0,65	18 / 24	24 / 24
R3GL	623 / 873	648 / 908	32 / 32	32 / 32	0,91 / 1,27	0,95 / 1,32	66 / 774	84 / 948
R5R	180 / 297	257 / 424	56 / 55	56 / 55	0,16 / 0,27	0,23 / 0,39	6 / 12	12 / 24

B - Bestand; P - Prognose; M / N - Morgen / Nachmittag

¹ arealConsult Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., B3 Wiener Straße – Korneuburg, Verkehrstechnische Untersuchung, im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung, Dezember 2014

² Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass die Werte der Verkehrszählung aus dem Jahr 2011 von der Größenordnung her den Werten der von Rosinak & Partner Ende Oktober 2016 durchgeführten Zählung gut entsprechen.

Verkehrliche Beurteilung

- Bei Zugrundelegung der Verkehrsstärken des Amtes der NÖ Landesregierung erhöht sich für die bereits im Bestand überlastete Relation R3GL (Links-Geradeausfahrtstreifen von der A22 in Richtung Korneuburg) der rechnerische Sättigungsgrad in der Nachmittagsspitze bei unverändertem VLSA-Programm von 1,12 auf 1,32. Diese Relation wird durch das Projekt der Post AG nicht belastet.
- Für die vom gegenständlichen Projekt zusätzlich belasteten Relationen ergeben sich keine relevanten Änderungen im Hinblick auf die Verkehrsqualität gegenüber der ursprünglichen Leistungsfähigkeitsberechnung. Die am stärksten belastete projekt-relevante Relation R1L (Linksabbieger von der B3 auf die A22) weist gemäß der geänderten Berechnung in der Nachmittagsspitze einen Sättigungsgrad von 0,88 anstelle von 0,87 auf.
- Das Projekt der Post AG wird daher auch bei Zugrundelegung der Verkehrsstärken des Amtes der NÖ Landesregierung als verkehrsverträglich beurteilt.

Dipl.-Ing. Michael Szeiler, MAS

21.12.2016

FBD 1 / NO

FBD VOR

FLÄCHENBILANZ - vor 11. ÄNDERUNG IM FLÄCHENWIDMUNGSPLAN

Juli 2016

POLIT. BEZ.: Korneuburg		BW in ha					BK in ha					BA in ha					BO in ha					BB in ha					BI in ha					BS in ha					Anzahl Geb	ANMERKUNGEN
		bebaut	unbebaut				bebaut	unbebaut				bebaut	unbebaut				bebaut	unbebaut				bebaut	unbebaut				bebaut	unbebaut				bebaut	unbebaut					
GEMEINDE: Langenzersdorf																																						
KATASTRALGEMEINDE(N)																																						
Langenzersdorf		184,4	15,5	0,0	0,0	0,0	9,0	0,3	0,0	0,0	0,0	4,3	0,6	0,0	0,0	0,0	3,8	0,9	0,0	0,0	0,0	40,6	41,0	29,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	18,3	0,2	0,0	0,0	0,0	76	
GEMEINDE INSGESAMT		184,4	15,5	0,0	0,0	0,0	9,0	0,3	0,0	0,0	0,0	4,3	0,6	0,0	0,0	0,0	3,8	0,9	0,0	0,0	0,0	40,6	41,0	29,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	18,3	0,2	0,0	0,0	0,0	76	
		92,2	7,8	0,0	0,0	0,0	97,3	3,2	0,0	0,0	0,0	89,0	12,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	46,7	47,1	80,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	142,2	1,6	0,0	0,0	0,0		
		199,9					9,3					4,9					4,7					81,6					0,0					18,5						

FLÄCHENBILANZ - nach 11. ÄNDERUNG IM FLÄCHENWIDMUNGSPLAN																														Juli 2016																
POLIT. BEZ.: Korneuburg																														VERF.: Büro Dr. Paula																
GEMEINDE: Langenzersdorf	BW in ha					BK in ha					BA in ha					BO in ha					BB in ha					BI in ha					BS in ha					Anzahl Geb	ANMERKUNGEN									
	bebaut	unbebaut	(A)	(B)	(C)	bebaut	unbebaut	(A)	(B)	(C)	bebaut	unbebaut	(A)	(B)	(C)	bebaut	unbebaut	(A)	(B)	(C)	bebaut	unbebaut	(A)	(B)	(C)	bebaut	unbebaut	(A)	(B)	(C)	bebaut	unbebaut	(A)	(B)	(C)											
Langenzersdorf	184,4	15,5	0,0	0,0	0,0	9,0	0,3	0,0	0,0	0,0	4,3	0,6	0,0	0,0	0,0	3,8	0,9	0,0	0,0	0,0	50,2	36,8	25,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,7	0,2	0,0	0,0	0,0	76						
Summe	184,4	15,5	0,0	0,0	0,0	9,0	0,3	0,0	0,0	0,0	4,3	0,6	0,0	0,0	0,0	3,8	0,9	0,0	0,0	0,0	50,2	36,8	25,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,7	0,2	0,0	0,0	0,0	76				
in %	92,2	7,8	0,0	0,0	0,0	97,0	3,0	0,0	0,0	0,0	88,6	11,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	57,7	42,3	69,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0					
GEMEINDE INSGESAMT	199,9							9,3							4,8							4,7							87,0							0,0							12,9			

**MARKTGEMEINDE LANGENZERSDORF
KG LANGENZERSDORF
ÖRTLICHES RAUMORDNUNGSPROGRAMM
(11. Änderung - Entwurf)**

Der Gemeinderat der Marktgemeinde Langenzersdorf beschließt nach Erörterung der eingelangten Stellungnahmen in seiner Sitzung vom, Top, folgende

V E R O R D N U N G

I. Örtliches Raumordnungsprogramm

Auf Grund des § 24 und § 25 NÖ Raumordnungsgesetz 2014 LGBl. Nr. 3/2015 i.d.g.F. wird hiermit das Örtliche Raumordnungsprogramm für die KG Langenzersdorf (11. Änderung) dahingehend abgeändert, dass an Stelle der in der zugehörigen Plandarstellung des Flächenwidmungsplans kreuzweise rot durchgestrichenen Widmungsarten, welche hiermit außer Kraft gesetzt werden, die durch rote Signaturen und Umrandungen dargestellten neuen Widmungsarten treten. Gleichzeitig wird das Örtliche Entwicklungskonzept abgeändert und neudargestellt und der Verordnungstext zum Örtlichen Raumordnungsprogramm geändert.

II. Allgemeine Einsichtnahme

Die in § 1 angeführte und von der Büro Dr. Paula, Raumplanung, Raumordnung und Landschaftsplanung ZT-GmbH unter Zl. G16140/F11/16 und G16140/EK11/16 verfassten Plandarstellungen, welche mit einem Hinweis auf diese Verordnung versehen sind, liegen im Gemeindeamt während der Amtsstunden zur allgemeinen Einsicht auf.

III. Änderung Verordnungstext

Im Verordnungstext zum Örtlichen Raumordnungsprogramm der Marktgemeinde Langenzersdorf wird im §4 „Maßnahmen zur Örtlichen Raumplanung“ im Absatz 5 „Baulandentwicklung und räumlich-funktionale Gliederung des Siedlungsgebietes“ folgende Ziffer 8 ergänzt:

- 8. *Bauland Betriebsgebiet (BB) mit der Zusatzbezeichnung Logistik (LO).***
Gemäß § 16 Abs.5 NÖ ROG 2014 wird für die in der Plandarstellung des Flächenwidmungsplanes mit der Zusatzbezeichnung „LO“ (Logistik) versehenen Bauland Betriebsgebietsflächen folgende Definition festgelegt:
- LOGISTIK - dies beinhaltet die Beschaffungs-, Lager-, Produktions-, Transport-, Distributions- und Speziallogistik samt Retourenabwicklung und Aufbereitung von Handelsware sowie damit zusammenhängende und unterstützende Aktivitäten in der Kunden-Wertschöpfungs- und Lieferkette, insbesondere auch Scan- und Druckdienstleistungen.*

IV. Schlussbestimmungen

Diese Verordnung tritt nach ihrer Genehmigung durch die NÖ Landesregierung und nach ihrer darauffolgenden Kundmachung mit dem auf den Ablauf der zweiwöchigen Kundmachungsfrist folgenden Tag in Kraft.

Marktgemeinde Langenzersdorf, am

Für den Gemeinderat

Der Bürgermeister

angeschlagen am:

abgenommen am: